Rozpowszechnianie zabronione orzecz. c. k. Prokuratoryi
z d. 16/6 1902 L. 101/02 8/

1902. C. 129.

Nr 12. Kraków, dnia 15 czerwca 1902 r. Rok III.



Adres Redakcyi i Administracyi: Kraków, Długa 34.
Wszelkie listy i przesyłki pieniężne należy adresować: **Szczepan Kurowski**, Kraków, Mikołajska l. 9. — Konto czekowe 860.695.
Redakcya rękopisów nie zwraca, korespondencyj bezimiennych nie uwzględnia, listów nieopłaconych nie przyjmuje.
Listy reklamacyjne nie opieczętowane nie podlegają opłacie.

Warunki prenumeraty: Rocznie 6 kor., półrocznie 3 kor., kwartalnie 1 kor. 50 hal. Pojedynczy numer 30 hal.
Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca.
Do nabycia w administracyi: ul. Długa l. 34, oraz we wszystkich agencyach dzienników.

Pr. III. 95. 2. 2.

C. k. Sąd krajowy jako prasowy na wniosek c. k. Prokuratora państwa po myśli §. 493 p. k. orzekł, że zamieszczone w Nrze 11 czasopisma „Kolejarz“ z d. 1 czerwca 1902 artykuły pod tytułem: I. „Z przestrzeni i warsztatów“ od „Lwów. Plunąć w ślepię“ do „dla psubrata“ i od „I człowiek ten“ do końca strona 4 łam 1 i 2. II „Tłuste“ cały artykuł strona 8 łam 2 zawierają znamiona występku z §. 300 u. k. że zakazuje się rozszerzania tych artykułów, zatwierdza się zarządzoną przez c. k. Prokuratoryę państwa konfiskatę pomienionego numeru a cały nakład tegoż ma być zniszczonym, albowiem w artykule pierwszym autor przez łżenie, wyszydzanie i niezgodne z prawdą przedstawianie stara się pobudzić do pogardy i nienawiści przeciw c. k. Dyrekcyi kolei państwowych we Lwowie — w artykule drugim w ten sam sposób pobudza do pogardy i nienawiści przeciw naczelnikowi stacyi kolei państwowej w Tłustem z powodu tegoż urzędowania — w artykule trzecim w ten sam sposób stara się poniżyć zarządzenia urzędowe c. k. Zarządu kolei państwowych w Rzeszowie.

Równocześnie na wniosek c. k. Prokuratoryi państwa stosownie do przepisu §. 20 ust. pras. poleca się redakcyi czasopisma „Kolejarz“, aby tę uchwałę w najbliższym numerze czasopisma na pierwszej stronie takowego pod rygorem skutków z §. 21 ust. pras. bezpłatnie zamieściła. C. k. Sąd krajowy jako prasowy. Kraków, d. 1 czerwca 1902. *Morelowski.*

Do Redakcyi czasopisma „Kolejarz“, na ręce odpowiedzialnego redaktora p. Wiktora Bachowskiego, do rąk własnych w Krakowie ul. Długa l. 34.

Socyalno-polityczna wielkość we własnem oświetleniu min. Witteka.

Centralny nasz organ „Eisenbahner“ umieścił artykuł pod powyższym napisem, który reprodukujemy dla naszych czytelników w spolszczeniu:

Nareszcie ciężki poród budżetowy przeszedł szczęśliwie. P. Körber pozbył się wielu utrapień, zatruwajacych jego ministeryalny żywot, innym ministrom spadł także ciężki kamień z serca. Szef zarządu kolejnictwa schował także swój etat szczęśliwie do kieszeni i on odetchnie swobodniej, gdy po siedmiomiesięcznych niepewnych targach, pierwszy budżet po pięciu latach uchwalono. Są ludzie zachwycający się z tego powodu do tego stopnia, że wydaje im się, jakoby w naszej czarno-żółtej ojczyźnie wszystko znachodziło się we wzorowym porządku.

Klasa robotnicza, a z nią także kolejarze są wolni od tego nieusprawiedliwionego zachwytu, bo kto poznał aż do głębi istotę dzisiejszego społeczeństwa i kto przygląda się stosunkom w Austryi nie przez kolorowe okulary, ten wie bardzo dobrze, że w fermencie naszych czasów możliwe są chwile ciszy, ale walka nie ustaje ani na jedną chwilę, chociażby jej zapobiegano wysiłkami najpotężniejszej woli, przeciwnie parta wewnętrzną koniecznością, musi być doprowadzoną do końca.

Bardzo pouczającym przyczynkiem dla nas była rozprawa budżetowa nad etatem ministerstwa kolejowego. Nie należymy do owych dobrodusznych ludzi, którzy od parlamentów wyczekują zbawienia świata, parlament uważamy tylko za trybunę, z której głosi się prawdę całą siłą i ole możności najdokładniej wskazuje się drogi do zamierzonych celów. Wprawdzie nie objawiono nam nowych prawd przy tej sposobności, silnie jednak stwierdzono stare prawdy, ża pewna gleba tylko właściwą sobie roślinność może produkować. I tak widzieliśmy, że nasz zarząd kolejowy jest kapitalistycznym w całem znaczeniu tego słowa i że p. Ritter v. Wittek mimo „socyalno-politycznych“ przechadzek, jest takim ministrem kolejowym, jakim może być tylko w kapitalistycznem państwie, co stwierdził ponownie, odpowiadając na wywody posła tow. Ellenbogena.

We wszystkich mowach towarzysza Ellenbogena dotyczących kolejnictwa, spostrzegamy gruntowną, za serce chwytającą znajomość rzeczy, którą podziwialiśmy także w niedawnej rozprawie budżetowej. Każdy znawca stosunków potrafi ocenić, jaki ogrom pracy w mowie tej złożono. Gruntowna krytyka szła ręka w rękę z faktami, którymi poseł Ellenbogen ilustrował swoje wywody i każdy sprawiedliwy musi wyrazić uznanie dla szerokich horyzontów jego wiedzy i poglądów. Głęboka powaga tej mowy wymagała, aby dobrze przygotowany przeciwnik wystąpił także z rzeczowymi argumentami i argumenta argumentami odpierał. Że zaś p. Wittek rzecz tę sobie ułatwił, to bynajmniej nie przemawia na korzyść jego stanowiska, a powierzchowność jego odpowiedzi nie może być inaczej tłómaczoną, jak tylko koniecznością pozbycia się za każdą cenę kłopotu, jakiego nabawiła go mowa tow. Ellenbogena.

Nawet o odpowiedzi w ogóle nie da się tutaj mówić, albowiem materyał przedłożony przez p. Witteka był za skromnym na uzasadnienie posługiwania się tym wyrazem. Finansowo-polityczne rozumowania p. ministra, jego poglądy na niekorzystną ekonomiczną sytuacyę c. k. kolei państwowych i nad usunięciem tychże dowodzą krótkowidztwa. Jego ekstrawagancye co do politycznej strony rzeczy były tego rodzaju, że nawet najwięksi optymiści muszą wyrzec się nadziei zmiany źle maskowanego, panoszącego się po dziś dzień, absolutnego systemu przy c. k. zarządzie kolei państwowych. Minister, którego powołanie do gabinetu, poprzedzone sławą nowożytnego człowieka, niemal z entuzyazmem powitano, po którym spodziewano się reformatora kolejnictwa w tym zacofanym kraju, prowadzi zaściankową politykę, a funkcyonaryuszy kolejowych uważa za materyał do robienia służby, słuchania i zamykania im ust na kłódkę.

Pod tym względem p. minister stanął sam z sobą w sprzeczności i nie chcący odkrył swe zapatrywania graniczące ze sławnem „sic volo, sic jubeo“ (tak chcę, tak rozkazuję). Pan Wittek twierdził nieraz i często powtarza, że zarząd kolei państwowych dalekim jest od prześladowania przekonań politycznych, jako bezpodstawne odpiera zarzuty, jakoby przekonania funkcyonaryuszy podlegały kontroli, albo spotykały się z nieprzyjaźnem stanowiskiem zarządu. Wszystkie fakta socyalno-demokratycznego mowcy odpiera p. Wittek sumarycznie bez dowodów. Ale jeszcze więcej. Bo co do zakazu organizacyi maszynistów, dosłownie wyraził się w następujący sposób: „Nowe stowarzyszenie maszynistów poczytano za niebezpieczne, albowiem z utworzeniem tego stowarzyszenia miano na celu, wciągnąć maszynistów do politycznych wichrzeń. Ministerstwo kolejowe w sprawie tej kieruje się także własnem zdaniem. Ministerstwo kolejowe przekonanem jest o niewzruszonej wierności maszynistów, jest dumnem z korporacyi maszynistów, ale szczęśliwem jest, że przez orzeczenie trybunału państwa usunięto niebezpieczeństwo oddania korporacyi w usługi politycznych wpływów, nie leżących ani w interesie tej korporacyi, ani w interesie państwa“.

Słowa te demaskują zupełnie twierdzenie p. ministra o jego objektywności w stosunku do zapatrywań politycznych. Stanowisko jego względem socyalnej demokracyi i politycznej własno-

Towarzysze! Pamiętajcie o ofiarach mordów lwowskich i katastrofy borysławskiej!

wolności wyklucza wszelkie wątpliwości, a nasze twierdzenie, że organizacyi maszynistów zakazano z politycznych pobudek, sprawdza się w najdrobniejszych szczegółach.

W przyszłości p. Wittek może sobie zapewniać wszystkich o swej neutralności, ile tylko zechce, po tej niezręcznej enuncyacyi nie uda mu się jednak, znaleść łatwowiernych między kolejarzami.

Dowiodło się więc, że p. Wittek nie jest wyjątkowym człowiekiem. Należałoby posiadać silniejszą indywidualność, nieskończenie większą samodzielność, aby być nowożytnym ministrem kolejowym. Nie należy on do ludzi nadających formy stosunkom. ale człowiekiem, którego formę stosunki urabiają. Jest ministrem kapitalistycznego ustroju, w którym wypełnia dobrze swe miejsce. Społeczeństwo jego potrzebuje autokratów i został nim p. Wittek, nie mając czasu przyglądnąć się niepowstrzymanej tworzącej się przyszłości. Dumnym jest z fotelu ministeryalnego, ale nie jest na to stworzonym, aby utorować drogę i zrobić wyłom dla nowożytnych stosunków w kolejnictwie austryackiem.

Z mowy ministra Witteka kolejarze poznają jasno, że niema nadziei pogodzenia tak dalekich przeciwieństw, że niema zrozumienia dla wielkich ludzkich potrzeb funkcyonaryuszy kolejowych i że nie pozostaje nic innego, jak tylko świadoma celu, niestrudzona walka za pomocą potężnej organizacyi.

Z zakładu ubezpieczeń od wypadków.

I.

Epilepsya z przestrachu.

Robert K...... uczeń warsztatowy „niemieckiej kolei związkowej południowo-północnej“ (S. N. D. V. Bahn) odniósł w roku 1900 uszkodzenie. Zakład odmówił renty, rzekomo jakoby przygoda nie była udowodnioną, a chociażby nawet były dowody, stan zdrowotny rzekomo poszkodowanego nie stoi w żadnym związku przyczynowym z naprowadzoną przygodą. Doniesienie o przygodzie podaje: W lipcu 1900 r. w dniu bliżej nie określonym, Robert K.... zaplątał się ubraniem w maszynę w ruchu będącą, nie doznał wprawdzie uszkodzenia, albowiem zawczasu uwolnił się od zagrażającego niebezpieczeństwa, jednak doznał ogromnego przestrachu. Po niejakim czasie 15-letni chłopiec począł odczuwać kurcze, które lekarz kolejowy orzekł za następstwa przestrachu i leczył je jako takie. Kasa chorych wykazała owe cierpienia pod nazwą »kurczów histerycznych«.

Przed sądem rozjemczym przesłuchano świadków tej przygody. Pomocnik ślusarski Wilhelm Appelt widział, jak K. stojąc przy tokarni, przez maszynę pochwyconym został, jak błagał o pomoc i jak gwałtownym ruchem wyswobodził się od nieszczęścia. Widział bladość i przerażenie jakie na twarzy K. się malowały, był świadkiem później kilku napadów, których K. nigdy przedtem nie miewał. Drugi świadek Henryk Richter podaje następujące szczegóły: „Po wypadku przyglądałem się nieraz nieszczęśliwemu, był on blady, wzrok miał osłupiały, piana występowała mu na usta, zagadnięty, nie dawał żadnych odpowiedzi na moje pytania. Przed wypadkiem nie zauważyłem nigdy tego rodzaju objawów u niego.«

K.... był 14 dni w szpitalu, a lekarz szpitalny dr Knizek opisuje dwa krótkie napady, pozbawiające przytomności cierpiącego. Napady te nie miały wprawdzie epileptycznych symptomów, jednak były to kurcze o rozwiniętym charakterze.

Lekarz kolejowy Jakób Löwy podaje: Przed rokiem leczyłem poszkodowanego. Do parery wpisałem wówczas »kurcze histeryczne«. Niedawno dostrzegłem jednak, że przy owych kurczach objawia się i utrata przytomności umysłu, połączona z działaniem prawej ręki jakby odpychającej coś od siebie. Pewnej niedzieli miał on kilka takich przypadłości jedne po drugiej, na usta występowała piana, ukąsił sobie język i był zupełnie nieprzytomnym, tak, że obecnie stawiam moją diagnozę jako epilepsyę.

Rzeczoznawca prof. Chwostek uważa powyższe napady za newrozę połączoną z kurczami, prawdopodobnie histerycznego pochodzenia, a może i za epilepsyę, stojącą w związku z przestrachem, którego uczeń ów doznał.

Także i drugi rzeczoznawca dr Erben zgadza się na tę diagnozę. Sekretarz zakładu ubezpieczeń zapytuje, ażali nie zachodzi tutaj choroba dziedziczna? Prof. Chwostek nie wyklucza możliwości, przygoda jednak wpłynęła stanowczo na stan obecny.

Na podstawie powyższych orzeczeń, poszkodowanemu przyznano 33% renty od 600 koron rocznego zarobku.

II.

Dnia 5 grudnia 1900 nawiedzony został przygodą Jan Salamon, palacz z Nowego Sącza. Przy spuszczaniu pary z kotła spadł tenże na ziemię i omdlał. Przygoda wydarzyła się o godzinie 4·10 popołudniu, a o 6-ej wieczór musiał Salamon odjeżdżać innym pociągiem, przeto musiał się spieszyć.

Zakład ubezpieczenia przyznał mu 60% rentę, przeciw której wniósł Salamon rekurs do sądu rozjemczego przez dra Frieda, zaznaczając, że wymiar ten jest za niski, albowiem przygoda wydarzyła się w służbie ruchu, po myśli zaś ustawy z roku 1894 należy mu się 90% renta. Zakład ubezpieczenia przeczył, jakoby przygoda wydarzyła się w służbie ruchu, takową należy uważać za wypadek normalny w służbie parowoźniczej w ogrzewalni, albowiem praca poszkodowanego nie była przygotowaniem maszyny do odjazdu, co zresztą skonstatowanem zostało sprawozdaniem c. k. dyrekcyi w Krakowie, wykazującem, że maszyna nr 240 wróciła do ogrzewalni o godzinie 4·40, a poszkodowany tego samego dnia, dopiero o godzinie 11 w nocy, służbę na innej maszynie miał rozpocząć.

Świadek Stanisław Latasz, maszynista w Nowym Sączu, zeznał, że lokomotywa, z której spadł skarżący, miała parę, a Salamon nawiedzony został przygodą przy spuszczaniu pary, jakoteż, że maszyną tą przyjechał o godzinie 4·10, a o 6·40 tą samą maszyną miał dalej jechać pociągiem 1222 i że palacz w międzyczasie musiał pomagać odczepić maszynę nr 240 od pociągu, jakoteż zaopatrzyć ją w wodę i węgle do dalszej jazdy.

Świadek Mikołaj Jawczak, palacz z Nowego Sącza potwierdził, że maszyna 240 w chwili, gdy skarżący doznał przygody, znachodziła się w parze.

Maszynista Włodzimierz Finik zeznał, że odchodząc, rozkazał Salamonowi spuścić parę i nabrać wody, a wróciwszy o godzinie 5, znalazł omdlałego Salamona pod lokomotywą, w której jeszcze znachodziła się para; obaj świadkowie potwierdzają także, że o godzinie 6·40 miał Salamon odjeżdżać w służbie.

Rozprawa odbyła się 6 maja b. r. Poszkodowanego zastępował dr Berg, oświadczając, że przygoda ta kwalifikuje się niezaprzeczenie pod postanowienia ustawy z dnia 5 marca 1869. Pominąwszy bowiem, że skarżyciel według zeznań świadków nie w normalnych warunkach służby parowoźniczej w samej ogrzewalni został uszkodzonym, gdyż w krótkim międzyczasie między przyjazdem maszyny a odjazdem pociągu nr 1222 z ogromnym pośpiechem miał wiele czynności do wykonania, których absolutnie nie można uważać za ściślejsze manipulacye ogrzewalniane, musi się zwiąć na uwagę, że przecież praca ogrzewalniana jest także integralną częścią służby ruchu, jak to nieraz już orzekł najwyższy trybunał i że ustawa z roku 1894 odnosi się także do wypadków, przydarzających się w ogrzewalniach. Rozbieranie maszyny należy tak samo do ruchu, jak i zaopatrzenie tejże, a ustawa nie robi pod tym względem różnicy, jak to czyni zastępca strony oskarżonej, zaliczając zaopatrzenie maszyny do ruchu, a rozbieranie jej do manipulacyi w ogrzewalni samej.

Wszyscy świadkowie zeznali, że czynności oskarżyciela odbywały się przy maszynie stojącej w parze, tenże był wystawiony nieustannie na niebezpieczeństwo działania pary, co samo już wystarcza, aby zastosowano tutaj ustawę z roku 1894. Zastępca poszkodowanego wskazał także na orzeczenie sądu rozjemczego w sprawie maszynisty Jana Kurandy, któremu sąd rozjemczy przyznał 90% rentę z powodu przygody, gdy tenże badając ilość wody w maszynie stojącej w parze, spadł także z maszyny. Dalej powołał się zastępca strony skarżącej na całkiem podobny wypadek palacza Szymona Hackla, któremu sąd rozjemczy przyznał 90% rentę z powodu wypadku, jakiemu tenże uległ, wyziębiając maszynę dnia 27 października 1900. Salamonowi należy się więc także 90% renta.

Zastępca zakładu obstawał przy swem zapatrywaniu, że przygoda Salamona nie kwalifikuje się do wypadków w służbie ruchu wydarzonych.

Po dłuższej naradzie przewodniczący dr Cap wydał orzeczenie, że przygoda Salamona nie kwalifikuje się do wypadków w służbie ruchu, albowiem maszyna nie była w ruchu i w żadnym nie stała z nim związku, przeto odwołanie poszkodowanego nie zostaje uwzględnionem.

Sąd rozjemczy, którego judykatura od chwili objęcia przewodnictwa przez dra Capa poprawiła się znacznie co do objektywności, jakoteż i konsekwencyi w postępowaniu, przez powyższe orzeczenie cofnął się znowu do owych czasów, które przywykliśmy uważać za niepowrotne, a w których na porządku dziennym mieliśmy sprzeczne ze sobą wyroki, interpretujące postanowienia ustawy w interesie przedsiębiorców, a nie ubezpieczonych. Powyższy wypadek wskazuje, że nawet najlepszy przewodniczący nie daje żadnej gwarancyi przeciw nieodwołalnym orzeczeniom sądu rozjemczego, którego większość wotantów bliższą jest interesom przedsiębiorstw kolejowych, aniżeli ubezpieczonych robotników.

Szkic historyczny ruchu kolejarskiego we Włoszech.

Dwa wypadki ostatnich czasów we Włoszech zwróciły na nie uwagę całego świata, a mianowicie ruch robotników rolnych i walka kolejarzy z rządem i autokratycznemi przedsiębiorstwami kolejowemi. Ostatnia, bez powszechnej i sprężystej organizacyi nie dałaby się prowadzić, dlatego rozwój tejże organizacyi przedstawia tyle interesujących i pouczających momentów, że spodziewamy się uprzedzić tylko życzenia naszych szanownych czytelników, zaznajamiając ich bodaj w krótkości z historyą tego ruchu.

Od najdawniejszych początków, polityka kolejowa we Włoszech wystawioną była na łup kapitalistycznych intrygantów. Mimo to, że największą część linii kolejowych wybudowano za fundusze publiczne, za pieniądze opodatkowanych, a koleje włoskie są przeto niezaprzeczoną własnością państwa, to przecież wskutek szerzenia tendencyjnych teoryi i poglądów, jakoby państwo było złym administratorem przedsiębiorstw kolejowych, wydzierżawiono koleje żelazne prywatnym kapitalistycznym spekulantom. Minister skarbu Sella próbował powrotu do systemu państwowego i pojedyncze koleje odbierał znowu w zarząd państwowy, niestety ministerstwo Depretis przyciśnięte kłopotami afrykańskiej polityki, oddało znowu koleje żelazne w ręce dwóch wielkich towarzystw „Adriatica i Mediterranea“, podczas gdy zarząd kolei południowych objęło inne przedsiębiorstwo. Nie tutaj miejsce do sporu, czy w interesie publicznym zarząd prywatny albo państwowy jest lepszym. Jednak długoletnie doświadczenia odniesione z włoskiego kolejnictwa, udowodniły, że taki system, gdzie państwu oprócz prawa własności przysługa tylko ryzyko i obowiązek wkładania kapitałów w budowę nowych linij, a prywatnym przedsiębiorcom dostaje się czysty zysk, że taki system jest najprzewrotniejszą polityką kolejową i finansową.

Dzień 27 kwietnia 1885 r. w którym podpisano kontrakt wydzierżawienia kolei żelaznych prywatnym towarzystwom, był dniem nieszczęścia dla 90.000 rodzin kolejarskich, zaprzedanych w ręce bezwzględnej i chciwej łupu bandy kapitalistycznej.

Nie można powiedzieć, aby dla zabezpieczenia interesów tego personalu rząd absolutnie nic nie zrobił. W kontrakcie dzierżawy, zabezpieczono z kwoty dzierżawnej 1½ miliona lirów na utrzymanie urzędników dozorujących, mających czuwać nad wykonywaniem przepisów zebezpieczających prawa personalu.

Obowiązujące tychże paragrafy były jednak tak kauczukowej natury, że sądy wydawały najsprzeczniejsze orzeczenia, a urzędnicy ci chronili interesów przedsiębiorstw.

Przepisy o ubezpieczeniu personalu postanowiły wprowadzenie w życie instytucyi emerytalnych, zapomogowych i ekwipujących w odzież, przestrzeganie nabytych praw i nadzór nad prawem awansu według szematu, mającego się ogłosić w krótkim terminie. Przedsiębiorstwa nie troszczyły się jednak ani odrobinę o powyższe warunki umowy a w grudniu zeszłego roku tj. w 17 lat po zawarciu umowy, związek kolejarzy otrzymał szyderczą odpowiedź, „*że szemat nie został jeszcze wypracowany!*“ Nadto w przeciągu lat owych 17 położenie kolejarzy z dniem każdym stawało się rozpaczliwszem, systematycznie (podobnie jak u nas) obrywano premie, zwiększano chyżość, wprowadzano „sparsystem“, skąpiono materyału, oliwy i smaru, oszczędzano na konserwacyi i utrzymaniu taboru, jako też przedłużono czas pracy. Wyciskano oszczędności z krwawej pracy personalu jedną ręką, podczas gdy drugą ręką rozsiewano chojne podarki dla posłów z parlamentu, napiwki dla dziennikarzy i grubą dywidendę dla akcyonaryuszy. Jak długo kolejarze byli nieuświadomioną masą i zapoznawali wartość organizacyi, starali się o poprawę losu za pomocą pokory, uniżoności, lizuństwa i innych poniżających postepków. Rywalizacyę pod tym względem pielęgnowały i wychowywały przedsiębiorstwa kolejowe. I dopiero mozolna praca organizacyjna wychowała z tych zdemoralizowanych żywiołów świadomych celu bojowników.

Pierwsza próba organizacyi we Włoszech datuje się od r. 1887, gdy maszyniści północnych Włoch założyli stowarzyszenie zapomogowe, obok którego w r. 1883 stanęło stowarzyszenie maszynistów Włoch południowych. Stowarzyszenia te zlały się po tem w jedno ciało i z 1000 członków stanowiły zawiązek potężnej dzisiejszej organizacyi.

Tymczasem wydzierżawiono koleje żelazne prywatnym przedsiębiorcom, a młoda organizacya łudziła się nadzieją, że rząd użyje swego wpływu i zmusi przedsiębiorstwa do dotrzymania warunków umowy. Memoryał dotyczący tej sprawy przedłożono ministrowi robót publicznych, związek otrzymał wiele obiecujące przyrzeczenia, ale i na tem się skończyło. Pokładano nadzieję w parlamencie i więcej aniżeli 25 interpelacyi wniesiono od różnych stronnictw w tej sprawie, albowiem nauczono się liczyć z prawem wyborczem kolejarzy. W r. 1889 izba odmówiła rządowi nawet wotum zaufania z tego powodu. Przedsiębiorstwa natomiast tryumfowały nad rządem, a minister *Saracco* wyraził się z emfazą w parlamencie, że nie może *ograniczyć prawa kolejarzy udawania się na drogę sądową*, przez wystąpienie swoje przeciw przedsiębiorcom!

Cóż za szyderstwo i naigrawanie się z niemocy biednych robotników!

W obec tylu smutnych doświadczeń bożyszcze kolejarzy, nadzieja pomocy zgóry, rozwiało się w niepochwytne więcej widmo. I od tej chwili poczyna się wzrost organizacyi postępującej naprzód olbrzymimi krokami, chociaż na najlepszych jej członkach przedsiębiorstwa wykonywały straszną brutalną zemstę. Przeniesienia w niezdrowe okolice, wykluczenia od różnych drobnych ułatwień i przywilei, prowokacye w celu wymuszenia dobrowolnego wystąpienia były na porządku dziennym. Najbardziej znienawidzono niejakiego *Cezarego Bozzo*, który był duszą całego ruchu. Ale na szczęście właśnie owe prześladowania przyczyniły się najwięcej do rozszerzenia ruchu i wzmocnienia socyalnej demokracyi.

Idąc za radą ministra *Saracco*, próbowano za pomocą sądów przyjść w posiadanie praw przynależnych. Jednak bez skutku, albowiem wszelkie zabiegi rozbiły się o elastyczność kauczukowych przepisów i z chwilą, gdy najwyższa instancya sądowa ogłosiła swą niekompetencyę, strącono i drugie bożyszcze z piedestału: *Zaufanie do burżuazyjnej sprawiedliwości.*

Organizacye sięgły do samopomocy, naturalna rzecz, że najpierw w najniezgrabniejszej formie. Zakupywano akcye i wysyłano mężów zaufania na posiedzenia akcyonaryuszów, aby tam przedstawić swoje żale. Nie wysłuchano ich jednak i interesy personalu pomijano. Sześć lat prowadzono daremną walkę, którą w końcu zaniechano, jako syzyfową pracę. Teraz niech rozstrzyga nieużyta jeszcze broń z arsenału organizacyi i solidarności — wydał nowe hasło *Cezary Bozzo* — z których pomocą musimy skruszyć kajdany, w które nas zakuł kapitalizm. Z tą chwilą upadło ostatnie bożyszcze (wy kupno akcyi), a organizacya wzrosła wkrótce do 25.000 członków, opierając się o międzynarodowy ruch robotniczy. (Dok. nast.)

Regulaminowy czas pracy
w kolejnictwie państwowem.

Jeden okrzyk wydobywa się z tysięcy piersi personalu pociągowego: „Z nadmiaru pracy upadamy ze znużenia, turnus obowiązujący od maja jest potwornością nie znaną dotychczas w kolejnictwie, bezlitośnem barbarzyństwem wykonywanem z jakąś dziką radością okrutnego fanatyka, jest próbą cierpliwości i prowokacyą tego personalu“. Odczuwamy katusze tych biednych ludzi, studyujemy nadesłane nam turnusy i gdy męczarnia naszych towarzyszy serce nam zakrwawia, nic bardziej nas nie zastanawia, jak zimna obojętność łotrów, od których dotyczące zmiany zależą.

W odpowiedzi na wszystkie zażalenia my jedno mamy tylko zdanie: *Organizujcie się!*

Tymczasem zaś przypominamy słowa ministra *Witteka*, wypowiedziane do deputacyi służby pociągowej, że turnus nie wypracowany ze współudziałem personalu, nie śmie być wprowadzony w życie, a współudziałem nazywamy jak najszerszą dyskusyę, wybranych, a nie mianowanych przez organa zarządu delegatów.

Jako dyrektywy do opracowania turnusu, reprodukujemy znane rozporządzenie ministeryalne z dnia 14 lutego 1898 L. 2725, które dzisiaj zapewne już rzadko kto posiada, a znane pod nazwą „Regulacyi czasu pracy“. Wprawdzie nie dla wewnętrznej i praktycznej wartości tego rozporządzenia, którego wartość jest taka sama jak i Wittekowskiej pragmatyki, ale dla zaznajomienia się z tymi przepisami i pewności siebie w różnych okolicznościach podajemy go czytelnikom.

„Odnośnie do równocześnie wydanych przepisów dotyczących czasu służby i wypoczynku dla służby używanej przy *egzekutywie* c. k. kolei państwowych, otrzymuje c. k. dyrekcya polecenie, przepisy te *bezzwłocznie* o tyle przeprowadzić, o ile to z obecnym stanem personalu i urządzeniami budowlanemi jest wykonalnem.

Dalsze wprowadzenie ma nastąpić stopniowo, w miarę postępujących przyjęć i zupełnego wyuczenia nowoprzyjętego personalu, jakoteż wykończenia okazujących się potrzebnemi urządzeń budowlanych.

Jako dostateczny do zupełnego wykonania wszelkich potrzebnych i przedsięwziętych w tej mierze zarządzeń czas wystarczający, postanawia się przeciąg czasu aż do końca 1900 roku.

Podziały służby, które w przyszłości c. k. dyrekcye od czasu do czasu ogłaszać będą, *mają w takim czasie być wydawanemi, aby* **personal miał sposobność odpowiednie co do nich życzenia przedłożyć**, które w danym razie o tyle, **o ile względy służbowe i ekonomiczne zezwalają, uwzględnić należy.**

Przepisy dotyczące wymiaru czasu służby i wypoczynku w służbie wykonawczej c. k. kolei państwowych, pomieszczone są w rozdziałach I.—VII. i zawierają postanowienia o trwaniu służby i wypoczynku. **Mają one służyć za podstawę do podziału czynności służbowych** i w dotyczących lokalach służbowych wywieszone być mają.

Ogólne postanowienia.

1. Wymiar czasu służby i wypoczynku dla personalu, każdemu miejscu służbowemu do pewnych oznaczonych czynności przydzielonego, ma być przeprowadzonym równomiernie.

2. Uważa się za nieprzerwany czas służby (turę służbową) **każdy przeciąg czasu, w którym personal służbowo jest czynnym, albo w pogotowiu służbowem się znajduje.** (Także jazda regie). Tura służbowa nie zostanie przerwaną przez zupełnie wolne od służby okresy czasu, jeśli takowe nie osiągają wymiarów w punktach 3 i 4 podanych (8, 10, a względnie 6 godzin wypoczynku).

Każdą turę ma poprzedzać (punkt 3 i 4) albo po niej następować wypoczynek.

Przy wymiarze tur służbowych należy zawsze ten czas wliczyć do służby, w czasie którego służba przed wstąpieniem, a względnie po ukończeniu, do objęcia lub oddania tejże jest zajętą.

3. Dla wszystkich linij kolejowych z pełną służbą dzienną i nocną, wyznacza się dla służby stacyjnej, służby nadzoru szlaku i na jakimkolwiekbądź innym posterunku służby wykonawczej używanego personalu, 8 godzin jako każdą turę służbową poprzedzający, albo po niej następujący wypoczynek. Natomiast czas wypoczynku dla służby pociągowej w miejscu zamieszkania 10 godzin, jeżeli zaś takowy poza obrębem tegoż spędzonym zostanie, 6 godzin ma wynosić.

Funkcyonaryusze, nie zajęci w służbie pociągowej, nie mogą być zatrudnieni w służbie nocnej więcej jak 7 nocy z rzędu.

Uregulowanie wypoczynku nocnego dla personalu maszynowego, pociągowego i wędrownych dozorców wozów (ambulante Wagenwärter) zawarte są w postanowieniach punktu 26.

4. Na liniach z ograniczoną służbą nocną, na których tura służbowa dłuższymi powtarzającymi sie wypoczynkami bywa przerywaną, może być czas wypoczynku dla personalu przy służbie pociągowej niezatrudnionego, wówczas do 6 godzin zredukowanym, jeżeli takowy przypada między godz. 9 wieczór, a 7 rano.

5. Podział służby należy tak przeprowadzić, ażeby każdy funkcyonaryusz przynajmniej dwa razy w miesiącu nieprzerwany, przeważnie na dzienne godziny przypadający, 16-godzinny miał wypoczynek.

Gdzie się to nie da przeprowadzić, musi się odnośnym funkcyonaryuszom dać raz na miesiąc wolny od służby dzień o 24 godzinach.

6. Wszystkim funkcyonaryuszom należy raz w miesiącu dać odpowiedni wolny czas w niedzielę lub święto dla udania się do kościoła, o ile to samo przez się z podziału służby nie wynika; wolny ten czas nie musi jednakże zajmować całego przedpołudnia.

Postanowienia szczegółowe.

I. Ekspedyenci pociągów (Urzędnicy ruchu).

7. Na liniach z pełną służbą dzienną i nocną czas służby ma trwać 12 do 16 godzin, po którym następuje równy wymiarem wypoczynek.

W celu zmiany tury służbowej z dnia na noc, może być służba przedłużona do 18 godzin, w którym to wypadku spoczynek bezpośrednio ją poprzedzający lub po niej następujący, musi trwać również 18 godzin.

Przy bardzo wytężającej służbie na wielkich stacyach dyspozycyjnych, mają po 12-godzinnej turze służbowej następować z reguły 24 godziny wypoczynku.

Przy mniej wytężającej służbie, zwłaszcza, kiedy w turze służbowej przypadają liczne pauzy, może być ona przedłużona do maxymalnej granicy 18 godzin. Spoczynek musi wówczas wynosić najmniej 18 godzin.

8. Także na takich stacyach, gdzie czynności służby komercyalnej i służby ruchu należą do tych samych organów, nie może nieprzerwane zatrudnienie urzędników wynosić więcej niż 12, względnie 16 lub 18 godzin.

9. Na kolejach z ograniczoną służbą nocną i słabym ruchem może czas wykonywania służby ruchu przy uwzględnieniu w punkcie 4 wyrażonych warunków, przeciągnąć się aż do 18 godzin, przy następującym 6-godzinnym spoczynku nocnym.

II. Telegrafiści.

10. Jeżeli ruch depesz wymaga długotrwałej wyczerpujacej czynnosci, to tura służbowa telegrafistów ma wynosić 12 do 16 godzin, a również tyle następujący wypoczynek.

11. Przy mniej natężającej i dłuższe pauzy dopuszczającej służbie, tura służbowa telegrafistów może się przeciągnąć aż do 18 godzin, a wypoczynek musi wynosić 12 godzin.

Tensam podział służby jest dopuszczalny w celu zmiany tury służbowej z dnia na noc (punkt 10).

III. Przesuwacze, pisarze wozowi, lampiści.

12. Dla używanych w służbie przesuwania wozomistrzów, dozorców wozów, nadprzesuwaczy i przesuwaczy na liniach z pełną służbą dzienną i nocną, ma takowa trwać 12 do 16 godzin, po której ma nastąpić równy wymiarem wypoczynek.

W celu zmiany tury służbowej z dnia na noc, czas służby może być przedłużony do 18 godzin, w którym to razie bezpośrednio poprzedzający lub następujący wypoczynek ma trwać również tak długo.

Na stacyach, gdzie częsty ruch pociągów albo zestawienie pociągów wymaga ciągłej wytężającej pracy, ma po 12-godzinnej służbie następować z reguły 24-godzinny spoczynek.

Przy mniej wytężającej służbie, zwłaszcza, kiedy liczne przerwy wypadają w turze służbowej, może być ona przedłużona do maxymalnej granicy 18 godzin. Spoczynek ma w tym razie trwać najmniej 12 godzin.

13. Tura służbowa pisarzy wagonów i lampistów, zajętych przy pociągach, nie może wynosić więcej, niż 18 godzin, a spoczynek ma wynosić najmniej 12 godzin.

IV. Kontrolerzy strażniczy, strażnicy blokowi i zwrotniczy.

14. Dla służby sygnałowej, strażników blokowych, zwrotniczych, dalej dla zajętych w zwykłej służbie zwrotniczej, kontrolerów strażniczych i zwrotniczych na liniach z jedną służbą dzienną i nocną, tura służbowa i spoczynek ma wynosić 12 do 16 godzin.

W celu zmiany tury z dnia na noc, może czas służby przeciągnąć się do 18 godzin, a wówczas bezpośrednio następujący lub poprzedzający wypoczynek ma wynosić godzin 18.

Tam gdzie służba pociągowa albo przesuwania wymaga ciągłej służby zwrotniczej, po 12-godzinnej turze ma nastąpić 24-godzinny wypoczynek.

Przy mniej wytężającej służbie, zwłaszcza, kiedy podczas pracy zachodzą małe przerwy, może być ona przedłużoną do maxymalnej granicy 18 godzin. Spoczynek ma wówczas trwać najmniej 12 godzin.

15. Na kolejach z ograniczoną służbą nocną i słabym ruchem, może czas służby personalu sygnałowego, kontrolerów strażniczych, strażników blokowych i zwrotniczych przeciągnąć się przy uwzględnieniu w punkcie 4 wyrażonych warunków do 18 godzin, przy następnym 6-godzinnym wypoczynku.

V. Strażnicy i blokowi.

16. Na liniach z pełną służbą nocną i dzienną czas służby strażników nie może wynosić więcej nad 16 godzin, a spoczynku mniej niż 8 godzin.

Na posterunkach, które częstej przerwy w pracy dozwalają, tura służbowa może trwać 18 godzin, przy odpowiedniem przedłużeniu czasu do wypoczynku ustanowionego.

Przy wymierzaniu czasu służby należy wziąć pod uwagę długość drogi, którą musi przebyć strażnik w celu zwiedzenia linii.

17. Na liniach zamykanych rampami i gęstym ruchem pociągów, czas służby strażników blokowych ma trwać 12 godzin, poczem nastąpi 12 godzin wypoczynku.

18. Jeżeli strażnicy mogą znaleść mieszkanie tylko w większej odległości od miejsca służby, należy przy ustanowieniu służby uwzględnić odpowiednio czas potrzebny na przebycie drogi z służby i do służby.

VI. Werkmistrze w ogrzewalniach, starsi palacze i stabilizowani dozorcy wozów (Wagenwärter), dozorcy wodociągów, kotłów i maszyn.

19. Tura służbowa werkmistrzów i starszych palaczy w ogrzewalniach, których ruch wymaga ciągłej wytężającej pracy, ma wynosić 12 godzin, a następujący po niej odpoczynek ma być na równi z nią wymierzony.

W celu zmiany tury jednak na noc może czas służby przeciągnąć się aż do 18 godzin, w którym to razie bezpośrednio poprzedzający lub następujący spoczynek ma wynosić również 18 godzin.

20. Przy mniej wytężającej czynności tura służbowa tego personalu może trwać 16 godzin, a wypoczynek 8 godzin.

21. Tura służbowa stabilizowanych dozorców wozów ma wynosić 12 do 14 godzin, a następujący wypoczynek 10 do 12 godzin.

22. W stacyach, w których tylko we dnie kursujące pociągi rewizyi podlegają, czas służby dozorców wozów tak wyznaczyć należy, ażeby przynajmniej 8-godzinny, przed północą rozpoczynający się nieprzerwany wypoczynek mógł być wymierzonym.

W ten sam zposób należy wyznaczyć także czas pracy i wypoczynku dla dozorców wodociągów, kotłów i maszyn.

VII. Personal maszynowy i pociągowy.

23. Dla tego personalu ma podział służby być tak wyznaczony, **że dzienna służba ma w przecięciu miesięcznem wynosić nie więcej, niż 11 godzin.**

24. Służba dłuższa niż 14-godzinna personalu pociągowego, nie może mieć miejsca przy regularnym ruchu.

25. Ustanawianie tur służbowych do ostatecznej granicy 18 godzin dozwolone jest przy pociągach osobowych, lokalnych i towarowych normalnych linii kolejowych, dalej w ruchu lokalnym wówczas, jeżeli te tury przerywane są dłuższemi pauzami, albo jeśli wymagania służbowe stawiane personalowi są tego rodzaju, że podług **sumiennego** orzeczenia władz przełożonych wykluczonem jest przeciążenie personalu.

Dla personalu, zajętego na lokomotywach, ma czas jazdy w każdej turze służbowej wynosić przy pociągach osobowych najwyżej 9 godzin, przy towarowych najwyżej 12 godzin.

26. **Po dwóch turach dłużej niż 10 godzin trwających, należy przenieść czas spoczynku, o ile możności, między godzinę 7 wieczór a 7 rano.**

27. **Jazdy bez służby (Regie) nie mogą być uważane za czas spoczynku.**

28. Czas trwania zajęcia personalu tego w służbie przesuwania nie może przeciągać się ponad 12 godzin.

Z przestrzeni i warsztatów.

Podwołoczyska. Pełniący tutaj służbę ruchu asystent Zygmunt Kołodziejski, zięć osławionego oszusta i wyzyskiwacza werkmistrza Karola Kratochwila, pozostał w Podwołoczyskach celem pokrywania i wyrównania różnych świństw pozostałych po jego teściu. Stosunki w stacyi nadgranicznej są tego rodzaju, że urzędnik służby ruchu prawie zawsze ma coś do czynienia z personalem innych gałęzi służbowych, a przeważnie z personalem ogrzewalni. Do personalu ogrzewalni ma zaś Kołodziejski urazę, z powodu nieszczęść dyscyplinarnych swego teścia i dlatego dopuszcza się najbrutalniejszych sekatur tego personalu. Jeżeli już mowa o Kołodziejskim, to przy tej sposobności przypominamy mu, że długi zaciągane u podwładnych, zaliczają się do tak zwanych brudnych długów, z którymi nie do twarzy „gentelmanowi“ szczycącemu się maturą seminaryum nauczycielskiego i guwernerką w szlacheckich domach. Organom śledczym c. k. dyrekcyi zwracamy zaś uwagę, że procedurę śledczą uważamy za chybioną, jeżeli w dochodzeniach przeciw teściom asystują jako mężowie zaufania (Beisitzender) ich zięciowie.

Pierwsza część procesu Olszańskiego rozegra się w tych dniach przed sądem karnym w Tarnopolu, a mianowicie kradzieże Olszańskiego i Konkiewicza, kradzieże innych wspólników, stanowią każda dla siebie osobny, oddzielnie sądzony czyn karygodny. Dnia 1-go czerwca b. r. wyszły na jaw nowe szczegóły. Na podstawie zeznań robotników, jako dobrowolnie zgłaszających się świadków, aresztowano suspendowanego dotychczas banmistrza Stanisława Znaczkiewicza i skutego odstawiono do Tarnopola. Znaczkiewicz był stacyonowanym w Borkach wielkich, lecz podczas suspendacyi mieszkał we Lwowie. Zdaje się, że tym razem pociągną do odpowiedzialności nową seryę defraudantów, albo opieszałych urzędników, nie wykonujących przy wypłatach należytego nadzoru i kontroli. Czarna chmura zawisła nad głowami inżynierów Salvera Leona (Przemyśl), Brzechowskiego Franciszka (Jarosław) i Plinkiewicza Stanisława (Skole), którzy zazwyczaj wypłacali na przestrzeni Maksymówka-Tarnopol. Rozprawa Olszański-Konkiewicz rozpocznie się dnia 16 b. m.

Wiżnio nad Czeremoszem. (Bukowina). Litując się nad ciężką dolą tutejszych robotników stacyjnych, pozwalam sobie być tłómaczem ich krzywd, upraszając Szan. Redakcyę, aby zechciała we właściwy sobie sposób upomnieć tutejszego naczelnika Maurycego Englera, że przydzieleni mu robotnicy będąc i tak już przeciążonymi czynnościami służbowemi, nie są w stanie wykonywać różnych robót w osobistych usługach pani naczelnikowej i prywatnego gospodarstwa pana naczelnika. Jakiego rodzaju są to roboty, nie potrzebuję bliżej wyliczać, pisaliście bowiem w tego rodzaju sprawach bardzo wiele, chodzi tylko o to, aby robotnik po 24 godzinnej służbie mógł wypocząć i kości wyprostować, a najważniejsze, aby go uwolniono od bezustannej bieganiny przez cały wolny dzień tam i z powrotem do miasta, co tem częściej się trafia, że pani naczelnikowa nie umiejąc rozmówić się z ludźmi w ich języku, jest powodem nieporozumień, które robotnicy potem własnemi nogami odpokutować muszą. Trza raz odzwyczaić już różnych panków, że robotnik na stacyi jest wyłącznie tylko dla celów służbowych.

Kraków. „Sparsystem“ rozpoczyna święcić swoje tryumfy. W Podgórzu jak wiadomo wydalono 17 robotników magazynowych dla oszczędności. Nie upłynął nawet miesiąc, a kolej zapłaciła według opowiadania 12.000 złr. za spóźnienie ubezpieczonych dostaw terminowych (Lieferzeit-Versicherung). Zniesiono dla oszczędności nocną robotę, wydalono 17 robotników i rozkoszowano się nadzieją, że pozostałych 28 robotników w dziennych turach wszystko zrobią za wydalonych i za siebie. Brudna chciwość została jednak sromotnie ukaraną, za jeden miesiąc zapłacono 4 razy tyle, ileby owych 17 robotników przez cały rok kosztowało. Do Podgórza zjechała komisya pod przewodnictwem Horoszkiewicza. Starowina beształ, klął, wyrywał sobie włosy, aż w końcu zwalono całą winę na jakiegoś ślepca Dąbrowskiego i skończyło się na tem, że z bólem serca i wstydem do magazynów przyjęto na nowo 13 robotników.

Wyjątkową sumiennością i uczciwością, a zarazem powszechną sympatyą i szacunkiem cieszył się dr. Łopaciński lekarz kolejowy w Krakowie. Naturalna rzecz, że w takich warunkach trudno być lekarzem kolejowym. P. Łopaciński czyniąc tak, jak mu wiedza i sumienie nakazywały, miewał częste zatargi ze swymi przełożonymi, a często ponosił dotkliwe straty, skazywano go bowiem na zwrot różnych kwot, przekraczających cenę różnych medykamentów instrukcyą sanitarną przepisanych, a w których skuteczność p. Łopaciński pozwolił sobie powątpiewać, w ostatnich czasach p. Łopaciński zapłacił z tego tytułu podobno 400 koron. Łatwo więc zrozumieć, że z takim kagańcem i z takimi stosunkami nie może się pogodzić człowiek honorowy. P. Łopaciński plunął więc na kolej i w przyszłości nie chce nic o niej wiedzieć. Gdyby wszyscy panowie lekarze kolejowi mieli taką samą ambicyę, mogliby się wiele przyczynić do zmiany stosunków sanitarnych na kolejach żelaznych i zasłużyliby sobie na wdzięczność wszystkich kolejarzy.

Do Horoszkiewicza udawała się deputacya całego personalu pociągów ciężarowych z zamiarem uproszenia zmiany morderczego turnusu jazdy obowiązującego od dnia 1 maja b. r. Horoszkiewicz deputacyi tej nie przyjął, miał bowiem ważniejsze zajęcie z deputacyą nikczemnych lizunów pod przewodnictwem Zielińskiego w sprawie wycieczki kilku gadzinowców do Lwowa.

Orgie wycieczkowe mające dostarczyć gadzinowego żeru dla różnych złodziei i szulerów, o ile cieszą się protekcyą wysokich dygnitarzy, o tyle wywołały słuszne oburzenie w pośród personalu, tak, że poczęto zbierać podpisy, celem zaprotestowania przeciw owym bezwstydnym handlom czytelnianych oszustów, obiecujących za pomocą funduszów w ten sposób uzyskanych, sprawić pogrom socyalistom i organizacyi. O podpisywaniu protestu dowiedział się nasz „przyjaciel“ Piasecki, przywołał więc do siebie konduktora Rudnika, który dotyczącą listę posiadał i zagroził mu, że jeżeli nadal przeciw wycieczce będzie agitował, to go w 8 dniach w Krakowie nie będzie. „Czy pan myślisz, że ja się nie dowiem(!) o tem, że pan zbierasz podpisy“? — zapytał Piasecki Rudnika, na co mu tenże odpowiedział, że z tą ewentualnością wcale się nie liczył, jest to bowiem sprawa prywatna. Piasecki omal nie skamieniał, usłyszawszy taką odpowiedź, zmiękł więc i radził, aby sprawy takie załatwiano po za obrębem kolejowym, ale sam za czytelnią prowadzi gorącą agitacyę w rajonie kolejowym i podczas czynności służbowych, a nawet powyższe wystąpienie nie było czem innem, jak tylko agitacyą za swym przyjacielem Zielińskim.

Zieliński kręci się jak na szpilkach, bo ze stowarzyszenia została tylko firma i kilku drabów czołgających się na brzuchu przed Piaseckim, pieniądze z zeszłorocznej wycieczki już się kończą, a tu ministerstwo kolejowe kazało sobie w tym roku zapłacić za pociąg wycieczkowy po 20 halerzy od wozu i od jednego kilometra w jednym kierunku. Do Lwowa jest 342 kilometrów, przeto sam pociąg wycieczkowy kosztowałby około 2800 koron i dlatego Zieliński błagał Horoszkiewicza, aby mu wyjednał po 1 koronie za każdy kilometer. Zieliński wie dobrze, że tak długo jeździ przy osobówkach, jak długo udaje mu się uchodzić za prezesa stowarzyszenia bez członków, musi się zaś pożegnać z osobówkami skoro zmuszonym będzie firmę zwinąć. Dlatego śmiertelne poty biją na niego, gdy wspomni o tej chwili.

Zieliński robi ciężkie wyrzuty kolejarzom, że się go nie trzymają, a warto posłuchać jakich argumentów używa ten cymbał:

„Nie trzymaliście się mię, teraz pokutujcie, do dziś dnia i stabilizacyę i awans i regulacyę i wszystkobyście mieli, coby mię było kosztowało tylko kilka słów u pana inspektora i u p. radcy Horoszkiewicza“. Nie wiadomo czy małpa sama durna, czy drugich ma za głupców większych od siebie. Ale dziwić się tu takiemu

Zielińskiemu, kiedy i Piasecki tak samo ocenia naiwność kolejarzy, bo gdy delegaci konduktorów wyjeżdżali na audyencyę do ministra Witteka do Wiednia, Piasecki zapytał o postulaty delegacyi, a gdy mu powiedziano, że między innemi rozchodzi się także o zaliczenie jednego roku za $1^1/_2$ roku służby, Piasecki odpowiedział: „Wątpię, czy wam się uda to uzyskać, bo jeżeli ja sam 3 lata nad tem już pracuje i dotychczas nie udało mi się nic dla was zrobić, to cóż wy tam zrobicie?“ O sancta simplicitas! (O święta głupoto!).

Wobec takiej głupoty, nie jeden błąd Piaseckiego i Zielińskiego da się usprawiedliwić. I to ma się nazywać znajomością intelektualnego stanu swych podwładnych? I dziwić się tu, że taki podwładny drwi sobie pozaocznie z takich przełożonych? Widocznie, że Piasecki swojego czasu własnych przełożonych w ten sposób oceniał. Niestety dzisiaj w tym guście pozostał mu jeden jedyny Zieliński.

Rzeszów. Towarzysz poseł Pernerstorfer wyraził się do prezydenta ministrów Körbera: „Panie prezydencie, jesteś pan bardzo potężnym człowiekiem, ale wobec Pinińskiego jesteś pan niczem“. Podobnie ma się rzecz i z ministrem kolejowym, którego stanowisko, ordery i tytuł dyrektorowie galicyjscy bardzo może cenią, ale rozkazów jego absolutnie nie chcą słuchać, o czem wyraził się także w pewnej interpelacyi tow. poseł Daszyński: „Panie Wittek, wara od Galicyi, bo tam rządzą zależni od szlachty polskiej dyrektorowie“. I w samej rzeczy, minister Wittek wydał dnia 11 września 1901 „Erlass“ L. 40991/4, w którym gani nieludzkie postępowanie przełożonych, że w sprawach drobiazgowych robi się niemal wyłączny użytek z prawa karania; z rozporządzenia tego nikt jednak nic sobie nie robi w Galicyi i jakby dla okazania światu, że właśnie z takich „erlassów“ nikt nic sobie nie robi, kary sypią się jeszcze obficiej aniżeli przed wiadomem rozporządzeniem.

Jakób Szczur robotnik stacyjny w Rzeszowie zapłacił 20! koron za to, że nie poszedł do szkoły.

Stanisław Szczur po 6 letniej służbie z przyjęciem, został wydalony za to, że podał się o dwutygodniowy urlop.

Nie wspominamy tu o mniejszych codziennych karach, bo wątpię, czy znajdzie ktoś odpowiednie wyrazy, aby nazwać trafnie te dwa tylko łajdactwa.

Z innych tutejszych spraw donosimy wam o wyznaczeniu naczelnikowi pauszali za niektóre roboty. Robotnicy używani do tych robót nie są wcale ubezpieczeni w kasie chorych, nie instytucya kolejowa bowiem, lecz naczelnik jest ich pracodawcą. Zwracamy uwagę interesowanych, że w takim razie naczelnik jest obowiązanym ubezpieczyć ich w powiatowej kasie chorych.

Nie dosyć, że wnętrza tutejszych koszar dla personalu, są najniechlujniejszemi norami w Galicyi, to w dodatku przed budynkiem znachodzi się zapleśniały, błotny, grzybkowatą zielenią porosły rynsztok, wydzielający zabójcze wyziewy i wykarmiający miliardy bakcylów najróżnorodniejszych chorób. Przy obecnych upałach okna w koszarach nie można otworzyć, albowiem największy sceptyk i ignorant pod tym względem, przeczuwa instynktowo niebezpieczeństwo dla zdrowia, chociaż wątpię czy zamknięte okna są dostateczną ochroną przed tymi śmiertelnymi wrogami ludzkości. Zwracano na to uwagę organów konserwacyi, ale szkoda gęby, lepiej udać się do „Kolejarza!“

Przemyśl.

Pan naczelnik ogrzewalni.

Naczelnikiem ogrzewalni przemyskiej jest p. Józef Koturba, człowiek przystojny, wyśmienity amator, szczególnie w roli proroczego szlachcica w »Kościuszce pod Racławicami«, dobra i poczciwa dusza przy szklance, ale słaby charakter, nawet bardzo słaby.... I ta słabość p. Koturby to przekleństwo jego podwładnych, którym czasami nawet bezwiednie wyrządzi on krzywdę, bo nie ma dość siły oprzeć się wpływom kamaryli, złożonej z ludzi niesumiennych, którzy brukają działalnością swoją mundur uczciwego urzędnika i proletaryusza. Niechaj bowiem wiedzą o tem wszyscy, że organizacya kolejarzy nie zwalcza urzędników tylko system kolejowy, że my wiemy aż nadto dobrze, że urzędnik ma tak samo jak robotnik serce krwią ciepłą ociekłe a nie kawałek zimnej, wystrzępionej wątroby. To też nieuczciwość urzędnika boli nas tak samo, jak błędy robotnika i jeżeli występujemy przeciw poszczególnym jednostkom z urzędniczego stanu to piętnujemy w ten sposób błędy jednostek a nie całego stanu.

Naczelnik p. Józef Koturba jest uczciwym człowiekiem, ale bez centa woli własnej, czego dowodem n. p. następujący fakt. Palacz Terlecki po 36-godzinnej służbie zasłabł, co skonstatował lekarz kolejowy p. dr Szyszkowki, polecając mu pozostać w domu. Po dwudziestoczterogodzinnym wypoczynku Terlecki czując się zdrowszym zgłosił się do służby. Werkmistrz Belak, znana kreatura ze sekatur kolejarzy, oskarżył Terleckiego przed inżynierem Ullmanem, że jest on symulantem, że nie chce mu się robić, że powinien podlegać karze. Ullman, brutal jakich mało, począł wywoływać: »Wyście wszyscy łajdaki, jak się robić wam nie chce, meldujecie się chorymi, ja was nauczę!« Po tych słowach wymierzył Terleckiemu karę w formie jednomiesięcznego urlopu bezpłatnego.

Paragraf 13 lit. b. regulaminu służbowego powiada, że naczelnikom wolno karać podwładnych do wysokości połowy tygodniowego zarobku.

Terlecki, któremu kazano przez miesiąc świętować a potem jeszcze dodano 7 dni, musiał cały miesiąc przymusowo odpoczywać, przez co stracił wraz z milówkami i premią 95 koron 20 hal., zamiast w myśl regulaminu stracić tylko 5 kor. 60 hal. za tydzień. Skrzywdzony Terlecki udał się z zażaleniem do naczelnika p. Koturby, a ten, obawiając się Ullmana, mimo, że dr Szyszkowski potwierdził niezdolność do służby Terleckiego, odpowiedział: »Ja już wiem o tem, to się nie może odstać!«

Taki sam wypadek był z palaczem Kulikiem i wielu innymi. My nie chcemy z góry potępiać p. Koturby, ale zwracamy mu w sposób grzeczny uwagę na te krzywdy, tusząc nadzieję, że znajdzie on dosyć siły w sobie, aby otrząść się z wpływów kamaryli.

Pan Ullman.

Pan »inżynier« Ullman, człowiek rozmyślnie zły, gburowaty, ignorant na punkcie znajomości technicznej, jest typem spanoszonego nieouka, któremu niesumienna gospodarka czcią podwładnych ludzi i brutalny teroryzm swoich przełożonych ściele drogi do spokojnego życia w bagnie ciągłych bezprawi. Człowiek ten nie zna innych słów, jak »psubraty, złodzieje, szubrawcy« i t. p. Życie prywatne tego człowieka to stek brudów, karciarstwo, pijaństwo i sianie demoralizacyi. Chodzi on do klubu maszynistów, wstydzących się organizacyi i tam zgrywa się w karty i zapija się a w zamian za to zezwala na wszelkie wybryki tych maszynistów, którzy lubią się znęcać nad podwładnymi palaczami. W karnawale tego roku był tego rodzaju wypadek, że Ullman upiwszy się do bezprzytomności, tułał się na dorożce po całem mieście, nie mogąc trafić do swego mieszkania i dopiero litość palacza S. wybawiła go z kłopotliwego położenia.

W czasie służby posyła p. Ullmann po piwo i wódkę i zapija się wraz ze swymi zausznikami Cielińskim, Lasoniem i Prohaską, co odbija się potem ne biednej służbie.

Handel palaczami.

Pan Ullman chcąc przypodobać się zaufanym mu maszynistom, pozwala im handlować palaczami w ten sposób, że do woli każdy maszynista zmienia sobie, choćby codziennie, palacza. Jest to więcej jak karygodna niewłaściwość, którą powinna dyrekcya kolejowa natychmiast usunąc.

Prezenta dla Ullmana.

Maszynista Franczak kupił Ullmanowi i przywiózł na maszynie ze Lwowa za 28 kor. wódki. Ullman nie zwrócił mu należytości, co spowodowało Franczaka do wywoływania głośno po ogrzewalni, że Ullman zapija się za jego pieniądze. Później pogodził się Ullman z Franczakiem i już święta zgoda panuje między nimi. Franczak jest obecnie zaufanym Ullmana i bezkarnie znęca się nad palaczami. Niedawno wypoliczkował on palacza Bachowskiego. Kiedy Bachowski chciał żalić się, powiedziano mu, że straci służbę, jeżeli słowo piśnie, bo Franczak jest po Bogu największą figurą w przemyskiej ogrzewalni.

Maszynista Rödlich kupił Ullmanowi od maszynisty Kozłowskiego lampę za 120 koron.

Majątek Dyrekcyi a Ullman.

Ullman urządził sobie między ogrzewalnią a parkanem, na gruncie kolejowym ogród warzywny, w którem pracują ludzie dyrekcyjni. To przecież jest nieregulaminowe zatrudnienie sił roboczych c. k. kolei państwowej. Nadto ogrodził sobie ten ogród materyałem kolejowym.

Biedni maszyniści.

Ciężkim jest także los maszynistów pod rządami Ullmana. Maszynista uczciwy jest prześladowany, zmuszony do ustępowania rangą młodszym i mniej wyćwiczonym, jeżeli tylko okazuje szacunek dla swej godności robotniczej. Posiadamy ogromny materyał, którym moglibyśmy udowodnić, że Ullman na każdym kroku gwałci przepisy regulaminu służbowego i działa na niekorzyść dyrekcyi i służby kolejowej. Na razie ograniczamy się do wyżej przytoczonych faktów. Jeżeli to nie pomoże, wyciągniemy tak ciężki akt oskarżenia, że radzi nie radzi będą musieli przełożeni wkroczyć.

Skawina. Zrobiono tu obławę na ludzką głupotę, zakładając klerykalno-serwilistyczne bractwo kolejowe, które nazwano idyotycznie „Różą skawińską“. Najbewstydniejsi szubrawcy znając słabość różnych panów do tego rodzaju oszustw i oszustów, wyzyskują ich nieznajomość ludzkiej natury, wnosząc zarzewie radykalnej opozycyi i robiąc na tem interesy. Trzy lata siedzieliśmy cicho, a o Skawinie nikt możeby nie wiedział, gdyby nie zamiar ogłupiania biednych ludzi, rozbudzający uczciwe umysły do reagowania i uświadamiania oszukiwanych, a chłostania oszustów.

Naturalnie, któżby inny wpadł na pomysł utworzenia takiej „Róży“, jeżeli nie dozorca wozów, znany z różnych łajdactw Paweł Kozłowski, który pomrukując coś nieśmiało o swem starem szlachectwie i pergaminach, w ostatnich czasach przekształcił się na patryotnika, przywdziewając czapki na zawiasach i suto sznurowane czamary, obwieszone różańcami i austryackimi medalami; podczas gdy pamiętają go tutaj, jak przywendrował przed laty w góralskich sandałach i zgrzebnej łojem i jałowcem nasyconej koszuli, sięgającej do brudnego niecywilizowanego pępka, wówczas jeszcze nie umiejącego ocenić wstydliwości takiej niedyskretnej garderoby.

Dzisiejszy Kozłowski to pan całą gębą, a nienasycony powodzeniem, pozazdrościł sławy Zielińskiemu, Marusynowi i innym łajdakom, postanowił przeto zarobić coś, wstępując w ich ślady.

O Kozłowskim swojego czasu pisał bardzo wiele, wychodzący niegdyś w Krakowie „Kuryer kolejowy“. Jedno tylko z owych łajdactw wystarczyłoby, aby przeciętnego kolejarza potępić na całe życie i pozbawić go egzystencyi. Kozłowski natomiast cieszy się względami najwyższych dygnitarzy.

Chciwość jest zazwyczaj pobudką do nieetycznych postępków, dla tych więc pobudek postanowił także Kozłowski przywdziać na siebie owczą skórę. Przedewszystkiem jako właściciela bufetu kolejowego, gryzie go konkurencya nowootworzonej tutaj cukierni i restauracyi, odbijającej mu dzień po dniu wszystkich dotychczasowych „stamgastów“, których jedynym zdziercą był dotychczas Kozłowski, a względnie jego żona Joasia.

Nienawiść swą do cukiernika mierzy Kozłowski wysokością obrotu pieniężnego, który niegdyś po kilkadziesiąt guldenów, a dzisiaj zaledwie kilkanaście szóstaków dziennie wynosi. Nadto kolejarze zrażeni gburowatością mamy

i córeczki, jakoteż nie zbyt apetyczną fabrykacyą piwa, omijają bufet Kozłowskiego jak zarazę.

Kozłowski więc z jednej strony dysząc bezsilną nienawiścią do byłych „stamgastów“ i cukiernika, z drugiej rozrzewniając się nad sobą i swem nieszczęściem, pewnego razu w przystępie czarnej melancholii doznał nagle ukojenia swych boleści, przyszła mu bowiem na myśl: „Skawińska róża kolejowa“, którą na własną chwałę i korzyść postanowił wypielęgnować i zaszczepić, wciągając do tej pobożnej roboty Horoszkiewicza i inne wpływowe osobistości.

Miejscem zboru pobożnych członków miała być jego karczma, gdzie po każdej wypłacie uiszczanoby wkładki, a przy tej sposobności nie jeden kieliszek z zapasów bufetowych rozjaśniłby rozum i wzmocnił cnotę stowarzyszonych prostaczków. Po dojrzałej rozwadze z kredą w ręku, projekt został sankcyonowany i najpierw pomyślano o sztandarze. Złoty interes! Około 70 robotników stacyjnych, drugie tyle sekcyjnych mających stały zarobek, to lepsze jak arenda u galicyjskiego grafa, albo kantyna u galicyjskiego batalionu żołnierzy. — Tak przynajmniej utrzymuje Zosia, zdradzając nieoględnie poufne narady swoich rodzicieli. „Róża“ musi więc być założoną, a dopomogą Zaręba i Horoszkiewicz, jeżeli cały interes podkadzi się pobożnością i podleje antisocyalistycznym sosem.

Dnia 3-go czerwca b. r. od wschodu słońca Skawina przedstawiała się niezwykle uroczyście. Na tydzień przedtem działy się tutaj jakieś tajemnicze przygotowania. Raz widziano Kozłowskiego jak przybrany w strój patryotnicki odjeżdżał do Krakowa, gdzie go widziano kręcącego się około gmachu dyrekcyi, a nawet z pewnym odcieniem niedowierzania opowiadano sobie, że rozmawiał z samym Horoszkiewiczem. Ktoś inny doniósł znowu, że Kozłowski rozprawiał z okolicznym obszarnikiem Brandysem, tak jak się rozmawia ze zwykłym śmiertelnikiem bez najmniejszej tremy i żenady. Jakiś „szyber“ opowiadał znowu, że właśnie w chwili, gdy miał urządzić sobie drzemkę przedobiednią pod wozami, spłoszonym został przez naczelnika Ocetkiewicza i Kozłowskiego, zajętych gorącą rozmową. Sytuacya biednego robotnika była rozpaczliwa, a nuż poznają jego zbrodnicze zamiary? Uciekł się więc do zwykłego w takich razach praktykowanego środka: Udając, że nie widzi zbliżających się dygnitarzy, ukląkł i złożywszy ręce pobożnie, począł odmawiać głośno pacierze. Nie spostrzeżony jednak usłyszał rozmowę o sztandarze, o księdzu proboszczu, straży ogniowej, panu radcy, o naczelniku Mynarskim, Uderskim, dr. Wróblu i t. p. Na takich tajemniczych przygotowaniach i wyjazdach Kozłowskiego upłynął tydzień cały, aż w końcu dnia 3 czerwca wykwitła „Skawińska róża kolejowa“, zawdzięczająca swą nazwę podobno samemu panu naczelnikowi Ocetkiewiczowi. Do wtajemniczonych należeli Wojciech Ożóg, kuzyn krakowskiego zastępcy dyrektora, Jan Wojtylak, Stanisław Legutka i Tomasz Sieprawski. Nawiasem mówiąc, są to sami mężowie, którzy obrażają się, gdyby im ktoś zarzucił, że po dziesiątej halbie piwa szmer czują w głowie. Wkładki w wysokości 1 korony zbierano już od 1 marca b. r.

Na stacyjny personal liczono na pewno, wiedziano, że nikt nie odważy się uchylić od „Róży“, boby go Ocetkiewicz uważał za socyalistę. Napędzaniem Kozłowskiemu członków z robotników sekcyjnych miał się zająć inspektor Zaręba. Z doświadczenia wiecie już jak taki dobrowolny asenterunek wygląda. Naganiacze Kozłowskiego napadali zaraz przy wypłacie na robotników i jeżeli który pieniądze otrzymał, prawie siłą wydzierali mu z rąk ustanowioną wkładkę. Aby przekonać się o powyższych gwałtach, wartałoby, aby ktoś z redakcyi zechciał przyjechać tutaj do najbliższej wypłaty, a doznane wrażenia przejdą niezawodnie wszelkie oczekiwania.

Tym sposobem zebrano 360 koron, zamówiony zaś sztandar kosztuje 600 koron, pozostaje więc jeszcze 240 koron do pokrycia.

Dnia 3 czerwca Kozłowski przystroił swój dom zielenią i chorągwiami, zaprosił Horoszkiewicza, dra Wróbla inspektora Zarębę, Mynarskiego z Podgórza i nadinżyniera Uderskiego, naczelnika ogrzewalni w Podgórzu. Odbyła się więc szopa z muzyką i pijatyką, o czem bliżej opiszę wam następnym razem, przyrzekając dostarczyć obfitego materyału tak co do Kozłowskiego jakoteż i Ocetkiewicza.

Musimy tylko odpowiedzieć jeszcze p. Horoszkiewiczowi, że chociażby był czemś więcej nawet aniżeli dyrektorem, te pochlebcom swoim nie jest w stanie tyle łask wyświadczyć, ile my z naszej strony, w celu uświadomienia bałamuconych, możemy im prawdy wypowiedzieć, o czem przekona się może za rok, a może wcześniej, przeliczając szeregi swych bractw, które nam przeciwstawia.

Także być może, że w czasie tym i nas i p. Horoszkiewicza zabraknie, ale nie zginie socyalno-demokratyczna idea i nie zginie organizacya kolejarzy, która najpiękniejsze „róże“ z ogródka p. Horoszkiewicza przeszczepi na urodzajniejszą glebę.

Stanisławów. W chwili gdy zgraja okolicznościowych zwolenników Towarzystwa przyjaźniackiego pod egidą św. Józefa, wysila się na różne łajdackie eksperymenta, aby tylko tutejszą organizacyę podkopać, nie od rzeczy będzie, gdy pomału zaczniemy stawiać pod pręgierz publiczny naganiaczy jezuickich i patrzyć im na palce dokładnie, aby otworzyć ogółowi oczy jakiego gatunku są ci ludzie, którzy pod pokrywką pobożności dopuszczają się nie tylko najgorszego gatunku łajdactw, ale trudnią się najnikczemniejszym wyzyskiem najbiedniejszych robotników i okradaniem swoich chlebodawców.

W pierwszej linii musimy poruszyć stosunki w sekcyach konserwacyi w Stanisławowie. Panowie ci nie będąc dotychczas przez nikogo piętnowani, są przekonania, że są potęgą, której nawet socyaliści się ulękli i macherują po jezuicku coraz więcej, aby tym łajdactwom choć w części tamę położyć, zabierzmy się do podłych lizuniów i postawmy ich pod pręgierz publiczny i tak:

Sekcya II. Nadinżynier Krupka, człowiek głupio-zarozumiały, dlatego chorujący na manię wielkości, lubi niziutkie czapkowanie, co mu bardzo i widocznie pochlebia; w tę stronę uderza największy łotr banmistrz Zygmunt Kamiński, wyzyskiwacz i złodziej pierwszej wody. Jegomość ten wraz ze swoją żoną, której ściśle pod pantoflem siedzi, dokonują łajdactw, na jakie chyba już żaden człowiek zdobyć się nie potrafi, jest dziesiętnikiem Tow. św. Józefa, siłą ściąga zastępy robotników, aby ogłupionych przez Gołąbków, tem łatwiej mógł okradać. Mając przestrzeń ze Stanisławowa do Ciężowa, zatrudnia wyłącznie chłopów, robotników z Pawołcza i Jamnicy, — biedacy ci już nie są w stanie dalej nastarczyć kubanów temu nienasyconemu smokowi; dziś już doszło do tego w tych obydwu wsiach, że białe kaczki i gęsi znikły, bo p. Kamińska, jako roztropna gospodyni przyjmuje tylko białe, bo czarne pierze nie ma tej wartości, — o koszach jaj masła, sera, kurach, to i wspominać nie warto, bo to są takie błahostki...

P. Kamińscy mają także lokai, a jakże! Przecież taki dom, nie wypada prowadzić inaczej; od kilku lat był tym lokajem Jurko Popadaniec, chłopak z Pawełcza, obecnie pan kapral w 30 b. strzelców, chłopak rosły, przystojny, z kręconemi kruczemi włosami, był ulubieńcem p. Kamińskiej, naturalnie na koszt skarbu kolejowego, bo był w listach prowadzony jako robotnik stacyjny, syn biednej wdowy z Pawełcza. Taka »przyjaźń« wiązała p. Kamińską z Jurkiem, że nawet przez 6 tygodni w r. 1900 przebywała na »świeżem powietrzu« w domu Jurka, a rzeczą jego i reszty robotników było, aby p. Kamińskiej podczas tego pobytu na »świeżem powietrzu« niczem nie zbywało.

Nieszczęsny los zrządził, że w r. 1900 asenterowano Jurka do 30 b. strzelców, ale i tu nie zapomina p. K. o wiernym słudze, który odwzajemniając się, na święta jest stałym gościem p. Kamińskiej. Od czasu gdy Jurko służy przy wojsku, jest inny stały »lokaj« Semen Węgrowicz z Jamnicy, tak stały, że noce i święta przepędza u Kamińskiego, prowadzony i płatny przez skarb kolejowy jako robotnik sekcyjny, jest do widzenia na sztrece tylko w dniach wypłaty; powie zapewne p. K., że on stale jest używany do »fasunków«, — my mu z góry powiemy, że to kłamstwo, bo do tej czynności przeznaczony Rollwagen-Begleiter Semen Katamaj, który także przeważnie do osobistych posług jest używanym.

Więc przy wściekłym sparsystemie stacbańskim wystarcza dla takich kanalij jak Kamiński, — który nadto ze szkodą innych kolegów — dodając nawiasem — nie o dużo więcej wartających od niego, uchodzi za Muster-Bahnmeistra w dyrekcyi stanisławowskiej, — być jezuickim dziesiętnikiem, aby mu wolno było utrzymywać lokaja, który rocznie kosztuje około 400 koron?

Niech c. k. dyrekcya na razie zajmie się tą sprawą, a my wkrótce podamy całą wiązkę faktów konkretnych łajdactw. tego panka.

Czerniowce. Turnus jazdy obowiązujący od dnia 1 maja jest formalnie obmyślanym na torturowanie personalu. Personal z nóg upada, chodząc spi, pozbawiony wszelkich sił fizycznych i umysłowych. Turnus powtarza się po 18 dniach, w których mamy 14 nocy w służbie, a tylko 4 nocy pozostaje do spania, z których 2 nocy w domu, a 2 nocy w Ickanach, a zatem także w służbie, boć przecie za zupełny wypoczynek możemy liczyć czas przebyty tylko w domu. Gdyśmy się udawali do inspektora Gramskiego z prośbą, aby turnus ten zmienił, to tenże odpowiedział szyderczo: „Wasza służba wcale nie jest ciężką, taka służbę jak wy macie podjąłbym się przez **25 lat, a nawet na śmiertelnem łożu robić**“. Na taką odpowiedź nie pozostało nam nic innego, jak tylko oddalić się, wynosząc z sobą najgłębszą pogardę dla tej dzikiej, okrutnej azyatyckiej kreatury. Wobec takich tortur, nic dziwnego, że personal często zasypia pociągi, co znowu daje Gramskiemu pole do dalszych popisów w nakładaniu kar pieniężnych od 2 do 5 koron. Czeladnikiem Gramskiego pomagającym mu skórę łupić z ludzi, jest żółtodziób, asystent Moskaluk, o którym zresztą i tak pisaliście już nie raz. Moskaluk może być pewnym, że go kiedyś bykowce nie miną, albowiem dawno już na nie zasłużył.

Radość z cudzego nieszczęścia nie jest właściwością biednych ludzi, bo serce proletaryusza zadrga litością i współczuciem nawet na widok nieszczęść wroga, a jednak można sobie wyobrazić, do jakiego stopnia prześladowano nas tutaj, skoro suspendacya nadoficyała Brülla, oficyała Eliasa, rzekoma choroba radcy Eckhardta, inspekrora Smolki i kilku kontrolorów w Stanisławowie ani iskierki żalu w nas nie wywołały. O malwersacyach związanemi z temi suspendacyami i chorobami czytaliście zapewne w „Naprzodzie“.

Czerniowieccy malwersanci spacerują teraz całymi dniami, wszędzie ich pełno, w mieście, na peronie, w kolejnym ogrodzie spacerujących klumpami i wiecznie mających coś do radzenia. Pouczających jakichś rad udzielają towaszyszący im bezustannie kontrolorowie, między którymi rej wodzi baron Jabłoński i inspektor Gramski, który nieszczęśliwych ani na chwilę nie odstępuje. Dawniej Gramskiego ani za drogie pieniądze, ani na lekarstwo nie dało się widzieć na peronie, teraz mamy go aż do sprzykrzenia palącego się niezwykłą służbistością.

Gdyby takie świństwa wydarzyły się jednemu z nas, to do tego czasu wysiedziałby się już dobrze w kozie, a tym panom wolno chodzić, narażać się i obmyślać taktykę obronną.

Ot mamy przykład pod ręką. Przed rokiem popełniono kradzież. Ktoś ukradł z zaplombowanego wozu kilkanaście główek cukru. Skonstatowano później, że wóz ten okradziono jeszcze przed nadejściem do Czerniowiec. Podejrzenie rzucono na magazyniera Luranza Józefa i stróża nocnego Hawryluka. Zaraz następnego dnia zrobiono rewizyę w ich mieszkaniach. U Luranza znaleziono dwa kapelusze damskie będące własnością jego żony i jeden nowy kapelusz męski, o którym się wyrażono, że taki kapelusz tylko inspektor może nosić. znaleziono dalej jeden kilogram cukru i dwa litry rumu.

Wszystko to spakowano i odstawiono Luranza do magistratu, skąd go wypuszczono po 24 godzinach, a sprawę oddano do sądu karnego w Czerniowcach. U Hawryluka znaleziono kilka metrów płutna i perkalu zakupione dla żony i dla siebie. Towary te także zabrano, Hawryluka zamknięto osobno, aby się nie porozumiewał z Luranzem. W śledztwie udowodniono świadkami i kupcami, u których towary te zakupiono niewinność obydwu oskarżonych. Takich przykładów moglibyśmy więcej przytoczyć, ale stara to rzecz i wszystkim aż do przesytu znana.

KRONIKA.

P. dr Ludwik Szalay, adwokat krajowy w Krakowie przysłał nam następujące srpostowanie: »Szanowna Redakcyo! W myśl § 19 ust. pras. upraszam o umieszczenie następującego sprostowania:

Niezgodnem jest z prawdą, iż urządzono imieniny dla p. naczelnika Katolińskiego, że jakaś deputacya udała się do niego, że wręczono p. Katolińskiemu jakiś podarek, a w szczególności fotel z złotym monogramem i że p. Fayrich miał jakąś przemowę do p. Juliusza Katolińskiego. Niezgodnem jest z prawdą, iż w deputacyi tej brali udział Fayrich, Zabój, Groebel Sagański, Kaczmarski i Beiner, albowiem panowie ci we Lwowie nawet nie byli.

Imienin p. naczelnika J. Katolińskiego nie obchodziliśmy, deputacyi żadnej nie wysłaliśmy, podarku żadnego nie daliśmy, co zgodnie z prawdą oświadczamy. Stanisław Sagański, Józef Kaczmarski, Juliusz Beiner, Fayrich.

Dr Ludwik Szalay.

Wbrew powyższym zaprzeczeniom obstajemy przy tem, że serwilistyczna szopa opisana w 10 numerze »Kolejarza« odbyła się w rzeczywistości z tem sprostowaniem sprostowania: że Katoliński nie jest żadnym naczelnikiem ale tylko instruktorem konduktorów, nadto wrażenie, jakie odnosimy po owem sprostowaniu jest mniej więcej takie, jak gdyby ktoś nam pisał: »Nieprawdą jest, jakoby osioł naśladował kiedykolwiek śpiew słowiczy, albo żaba nadstawiała nogę gdy koniowi nogę kują. Bo osioł nie byłby osłem, gdyby śpiew słowika potrafił w nim zazdrość wywołać, a żabę możnaby królową zwierząt ukoronować, gdyby wartość okucia potrafiła ocenić.«

Otrzymujemy następujące sprostowanie: C. k. Dyrekcya kolei państwowych w Krakowie L. 28642/II. Kraków dnia 2 czerwca 1902 r. Do Szanownej Redakcyi czasopisma »Kolejarz« w Krakowie ul. Długa 34.

Odnośnie do umieszczonej w nrze 10 »Kolejarza« korespondencyi, zaczynającej się od słów: »Do wiadomości kontrolora konserwacyi«, uprasza podpisana c. k. Dyrekcya na podstawie § 19 ust. pras. o umieszczenie w najbliższym numerze »Kolejarza« następującego sprostowania:

„Nieprawdą jest, iżby p. Blahout, prowadzący bufet na stacyi kolejowej w Tarnobrzegu, rozbierał pomału budynek stacyjny; nieprawdą jest, iżby zaczął od okien, nieprawdą, iżby z całego lub części budynku zabrał jakiekolwiek okna, lub by użył je na inspekta; natomiast prawdą jest, że restaurator p. Blahout nie posiada na stacyi Tarnobrzeg żadnych inspektów i że tak w budynku stacyjnym, jak i mieszkalnym w Tarnobrzegu żadne ramy okienne nie brakują.“ —

Za c. k. dyrektora kolei państw. *Szukiewicz.*

Upraszamy c. k. dyrekcyę kolei państwowych w Krakowie o poskromienie maszynisty Stróżyńskiego, aby tenże nie przeszkadzał w służbie, narzucając się nieproszony ze swemi jezuickiemi teoryami, a odprawiony należycie, wyprawiał potem awantury i pieniąc się z wściekłości obrażał przekonania innych ludzi niekoniecznie socyalistów. Najgorzej wyszedłby na tem sam Stróżyński, gdyby biorąc z niego przykład, wszyscy podobnie jak on apostołować chcieli. Stróżyńssi wówczas w każdej stacyi musiałby dostać z dziesięć razy po pysku, a że przygody takie nie trafiają mu się tak często, to powinien zawdzięczać taktowi napastowanych przez siebie funkcyonaryuszy.

Niedawno byliśmy świadkami takiej sceny w Podgórzu, a mianowicie dnia 24 maja b. r. przy pociągu nr. 97, co mogą zaświadczyć maszynista Józef Neth i palacz Karol Zemanek obaj z Rzeszowa. Nie wiedzieć skąd znalazł się Stróżyński na maszynie Netha i począł prowokować różnemi obelgami konduktora nieznanego nam nazwiska, czerpiąc natchnienia w różnych jezuickich cytatach, a w końcu zeszedł na parlament, wyrażając się ubliżająco o różnych jego członkach, na szczęście nie podzielających jego zapatrywań. Konduktor wypraszał się, aby Stróżyński dał mu spokój, że nie ma czasu i t. p., nic jednak nie pomogło, albowiem spokój konduktora i bierność jego rozpalały coraz bardziej Stróżyńskiego, aż w końcu popadł we właściwy sobie stan wściekłości.

Bank Makuscha wykazuje 6337 dłużników za rok 1901, których odnośne sprawozdanie idylicznie nazywa członkami stowarzyszenia. Jest to akurat równa połowa stabilizowanych kolejarzy. Prowizorycznych nie chce bank mieć za członków, a nawet dekretowych kolejarzy nie mających ręczycieli pobierających powyżej 800 złr. płacy rocznej, stowarzyszenie za członków czyli dłużników nie przyjmuje. Wszyscy owi rozkoszni członkowie zapłacili 140.000 koron samych procentOw od pożyczonych kapitałów, tak że przeciętnie na każdego kolejaza przypada 24 koron odsetek od spłacanych długów. Dla statystyki jest to szczegół bardzo ważny wobec faktu, że jest tu mowa tylko o równej zasobniejszej połowie galicyjskich kolejarzy. — Co można sobie wobec tego pomyśleć o nędzy innych funkcyonaryuszy?...

Szach perski a galicyjscy kolejarze. Biedni ci galicyjscy kolejarze! Nietylko muszą znosić prześladowanie ze strony własnych, domorosłych »szachów«, ale jeszcze jakiś perski szach znęca się nad nimi. Licho nadało, że szach perski uczuł pewne dolegliwości w żołądku i zapragnął europejskiej kuracyi. Droga do miejsca uzdrowienia wiodła przez Galicyę. Jak przystało na gościnny naród oczekiwano szacha w Podwołoczyskach u granicy z całym sztabem urzędników i służby. Rząd austryacki chcąc zaimponować szachowi swoim dobrobytem i pieczą nad służbą, przez czas jazdy polecił, aby całej służbie dostarczono na koszt skarbu jedzenia, tak, aby służba nie potrzebowała opuszczać pociągu przeznaczonego dla szacha. Niestety dobre zamiary rządu, pragnącego bodaj raz w życiu nasycić próżne żołądki kolejarzy, spełzły na niczem, a raczej rozbiły się o zazdrość domorosłych szachów, którym nie mogło pomieścić się w głowie, jak »hołotę« można fetować kosztem państwa. To też w krótkiej drodze zmieniono wspaniałomyślne zarządzenia rządu. Panowie Wierzbicki, Müller, Horoszkiewicz, Gassner i inni »jaśnie wielmożni“ zasiedli w salonach dworskiego pociągu, przeznaczonego dla szacha, urządzili sobie wspaniałą ucztę na koszt państwa, a służbie polecili być ciągle w pogotowiu i nie ruszać się z miejsca.

W ten sposób dla służby zabrakło czasu na zaspokojenie potrzeb żołądków. Partya, która wiozła szacha z Podwołoczysk do Krakowa nie miała nic w ustach przez 13 godzin. W Przemyślu nie pozwolono służbie odchodzić od pociągu, bo nawet policya gęsto rozstawiona czuwała, aby nikt nic nie podał jadącym. Bano się »zamachu« na wypróżnione przez Wierzbickiego i spółkę flaszki z szampana. Dopiero w Jarosławiu, gdzie szach »raczył łaskawie« nocować, mogła służba za własne pieniądze kupić sobie jedzenie.

Szachowi perskiemu musiało podobać się to głodzenie służby przez rodzimych szachów galicyjskich, bo w zachwycie obdarzył Wierzbickiego orderem »galopującego osła«, a Drewnowskiemu jako symbol jego przekonań politycznych dostała się »świnia na perskim dywanie«. Służba kolejowa dowiedziawszy się o tych zaszczytnych odznakach, jakie spotkały galicyjskich luminarzy kolejowych, ofiarowała od siebie swoim »ukochanym i ubóstwianym« przełożonym umyślnie na ten cel ułożoną i przez czytelnie kolejowe i bractwa „nagłej śmierci“ spiewaną kantatę: »Sułtanem chciałbym być!« zaczynającą się od słów: »Bezrogą chciałbym ciągle być!« W ciągu recenzyi zapomnieliśmy dodać, że także rafalista nadkonduktor Groebel został właścicielem orderu »konającej wszy« (od proszku perskiego).

Niepopłatny lojalizm. W warsztatach kolejowych w Przemyślu od szeregu lat pracuje tokarz nazwiskiem Dostal, człowiek niesłychanie łojalny, dla którego ideałem są medale i gwiazdki a »kapral« jest jedną z największych osobistości, dla której zgodziłby się choćby świat cały pogrążyć w głupocie kapralskiej filozofii. Obecnie przypadał mu 25-letni jubileusz jego pracy w warsztatach państwowych. Poradzono Dostalowi, żeby wniósł podanie do ministerstwa kolejowego o przyznanie mu nagrody w kwocie 50 koron w dowód uznania za jego wierną służbę. Za napisanie podania musiał zapłacić Dostal jednę koronę, na ostemplowanie dał jednę koronę a w końcu otrzymał za to mosiężny medal bez żądanych 50 koron ale z zapewnieniem »życzliwości« ministerstwa kolejowego. Żal serdeczny ścisnął serce lojalnego Dostala, któremu za ćwierć wieku wiernej służby dano zaledwie kilkucentowej wartości medal, który nawet spieniężyć nie można...

Z ruchu robotniczego w Przemyślu. — W piątek 30 maja odbyło się w Przemyślu pod przewodnictwem tow. Witolda Regera zgromadzenie robotników kolejowych, na którem omawiano sprawę odrzucenia statutów dla muzycznego stowarzyszenia kolejarzy. Namiestnictwo w motywach powiada, że »nie wie, kto będzie godził zwaśnionych członków« Nieprawdaż co za troskliwość c. k. opiekunów o spokój w robotniczych organizacyach! Tow. Witold Reger poddał krytyce zakaz Namiestnictwa, który nie z ustawowych względów ale z chęci dokuczenia robotnikom wydano. »To dla nas dowód, że z organizacyą kolejową, choćby o tak niewinnym celu jak muzyka liczą się władze i wszelkiemi środkami starają się niedopuścić do wspólnego łączenia się, wiedząc, że każda organizacya stanowi wyłom w reakcyjnych ustawach kolejowych«. Wywody referenta przyjęto gorącemi oklaskami, postanawiając wnieść rekurs przeciw zakazowi do ministerstwa.

Pewien redaktor z Chin pisze do nas: »Szanowny Kolego! Lepiej psy łapać, aniżeli w tym kraju być redaktorem. Mandaryni czuwają, aby żadna prawda nie wydobyła się na światło dzienne, szczególnie jeden z nich, któremu powierzono nadzór nad prasą, jest skończonym idyotą, którego czaszka napełniona jest wstrętną, cuchnącą ropą, w którą zamienił się mózg, weneryczną chorobą pożerany. Bezmyślne to zwierze w ludzkiem ciele, wyjąwszy myślenia, spełnia machinalnie wszelkie inne funkcye życiowe, je, patrzy, chodzi i kreśli właśnie to, nad czem z urzędu powinienby się zastanawiać i ścigać. U nas o żadnym złodzieju i szubrawcu nie wolno pisać, bo w obronie jego staje czerwony ołówek zwaryowanego mandaryna. Bestya ta jednej rzeczy jest świadomą atoli, t. j. swego obłąkania i dlatego nienawidzi wszystkich zdrowo myślących ludzi, pragnąc ich zakazić własnym kretynizmem. Wy tam w Europie macie przynajmniej zakłady dla odosobniania takich wściekłych ludzi, my niestety znachodzimy się w Azyi, w której misyę cywilizacyjną wobec bosego chłopa i obdartej baby spełniają wyłącznie manlichery. Przed wścieklizną zaś w powyższym rodzaju nie mamy żadnej ochrony«...

Prawda czytelnicy co za szczęście, że żyjemy w Europie, a w dodatku najszczęśliwszym jej zakątku, Galicyi, pod rządami starszej braci szlachty, nie potrzebując wytaczać żalów w powyższym rodzaju?...

Na dra Bujniewicza, »banarcta« w Rzeszowie, wpływają częste skargi, z których ogłoszeniem wstrzymywaliśmy się, nie przepuszczając w postępowaniu jego złej woli. Częste powtarzanie się jednak takich objawów niedbalstwa, wskazuje na pewien system, którego nie możemy pominąć milczeniem. Na razie przytaczamy kilka tylko przykładów. Znanem jest traktowanie konduktora Ozimka przez dra Bujniewicza, którego troskliwej opiece zawdzięcza tenże operacyę nerek i ponoszenie kosztów operacyi i szpitala. W Sędziszowie wzywano przed pół rokiem kilkakrotnie dra Bujniewicza do chorego dziecka jednego z tamtejszych kolejarzy. Lekarz

nie przybył, aż nareszcie odpowiedziano mu: »Bahnarzt nicht nöthig, Kind gestorben!« Do Trzciany zawezwano Bujniewicza do chorej żony blokowego, lekarz przybył dopiero po 17 godzinach.

Solidarność koleżeńska w Jarosławiu pozostawia wiele do życzenia. Aby nie dużo pisać, przytoczymy następujący fakt.

Dotąd w Jarosławiu były cztery partye, które po ludzku pracowały, mając, jak na obecne stosunki, dość odpowiedni wypoczynek.

Było to jednak niewygodne dla niektórych panów, którzy pragną życie swoje przepędzić tylko na bremzie lub w pakwagonie. Udali się tedy do naczelnika i przedstawili mu konieczność zmniejszenia o jedną partyę, t. j. na trzy. Stało się według życzenia tych panów. I skutki. Mnóstwo ludzi siedzi w domu w rezerwie i nie może ani centa zarobić. Czyż w ten sposób postępować się godzi? I musimy tym panom przypomnieć słowa bajki: „chłopcy, źle się bawicie; dla was to jest igraszką, nam idzie o życie“.

Wzywa się wszystkich towarzyszy i uczciwych kolegów, aby przeciw wycieczce Zielińskiego jak najenergiczniej agitowali między przyjaciółmi, znajomymi i we wszystkich handlach, aby raz już położyć koniec wypasaniu kanalji gadzinowym ze zdrady waszej pochodzącym groszem. Należy się wziąć zawczasu do roboty, a odniesiecie zwycięstwo nie nad Zielińskim, który jest zerem bez znaczenia, ale nad tymi, którzy indywiduum to czynią narzędziem demoralizacyi.

Człowiek zwierze. Z okazyi mordów popełnionych na lwowskim ludzie, wyraził się maszynista Stróżyński: »Dobrze tym drabom tak, jabym ich rozumu jeszcze lepiej nauczył«. Nie ma człowieka w całym świecie, który podobne zdanie odważyłby się głośno wypowiedzieć, bo chociażby nawet tak myślał, przeląkłby się echa słów własnych, między czteroma ścianami wypowiedzianych. I znalazł się jeden łotr, mający odwagę przyznać się do najwstrętniejszych tajników swej brudnej duszy!

Ale czy znajdą się jeszcze ludzie, którzy Stróżyńskiemu rękę podadzą, którzy jedno słowo z nim zamienią? Zobaczymy, ażali są jeszcze więksi nikczemnicy od Stróżyńskiego?...

Pieczeniarze i głodomory z placu Matejki w Krakowie, poczuwszy od niejakiego czasu silniejszy powiew z komina Mynarskiego w Podgórzu, całemi gromadami biegną za węchem, nastrajając się na serdecznych przyjaciół i kolegów dobrodusznego safanduły. Dnia 7 czerwca przy dźwiękach sekstetu 56 pułku piechoty, dobrane grono takich pasożytów zrobiło najazd na szlagońską gościnność gospodarza stacyi. Według zamówionych porcyj gulaszu należy przypuszczać, że było ich ze trzydziestu. Znany warchoł i tromtatrada Winkler był w swoim żywiole, zgodnie mu sekundował kontrolor tranportowy Patsch Karol i jakiś wspólnik Hawełki czy Suskiego, który dzięki swemu wysokiemu znaczeniu w sferach gastronomicznych, cieszy się wielkiem poważaniem u tych panów. Najbardziej nastraszono biednego poddzierżawcę restauracyi kolejowej, który załamując ręce, wiedział dobrze co to znaczy nakarmić trzydziestoma gulaszami taką zgraję, której każdy członek wykładał mu dobitnie i szeroko, czem jest i co znaczy, aby stosownie do godności urzędowej rościć sobie prawo do odpowiedniej okazałości porcyi gulaszu, po 15 centów sprzedawanego. Niezadowolenie swoje najgłośniej objawiał Winkler, wrzeszcząc na całe gardło, że jeżeli ma tylko mięso, to obejdzie się bez sosu i chleba. Wszystko to byłoby jednak obojętnem, gdyby panowie ci czując się rzekomo na »własnem śmiecu«, nie potrącali pasażerów, jak n. p. Winklęr niosiący wprawnie kilka talerzy gulaszu i złorzecząc obfitości sosu, nawoływał: »na bok, z drogi, proszę nie zawadzać«. Zresztą opuszczamy szczegółowy opis tej sielanki, chodziło nam bowiem wyłącznie tylko o potrącanie i fukanie na pasażerów, i aby na przestrzeni wiedziano, co myśleć o takich gościach, gdy rozdęci autorytetem zechcą imponować swem znaczeniem w małej górskiej stacyjce.

Z Jarosławia nam donoszą, że pomimo naszego ostrzeżenia, p. Markowicz prowadzi dalej swoje niecne rzemiosło wyzyskiwania robotników, którym z urzędu pisze podania. Zawiadamiamy przeto p. Markowicza, że zmusi nas do ogłoszenia niemiłych sobie rzeczy, popartych dowodami, jakie mamy w ręku, co tak dla niego, jak i dla nas będzie bardzo nieprzyjemnem. Radzimy przeto poprzestać.

P. Machaufa, urzędnika ruchu kolei północnej przestrzegamy, by zmienił swe postępowanie wobec robotników stacyjnych, w przeciwnym razie zmuszeni bylibyśmy bardzo energicznie przeciw niemu wystąpić.

Również zwracamy uwagę p. Mertingerowi, że zanadto energiczne karanie robotników wysokiemi grzywnami jest barbarzyństwem. Dwie korony dla robotnika, który ich nawet za całodzienną pracę nie pobiera, stanowi cały majątek i krzywdę w pożywieniu jego rodziny. Trochę więcej serca jest niezbędnie potrzebnem przy wymierzaniu kar.

Otrzymujemy następujące pismo:

C. k. Dyrekcya kolei państwowych w Krakowie. L. 29083/II. Kraków dnia 26 maja 1902. Do Szanownej Redakcyi „Kolejarza“ w Krakowie.

Odnośnie do uwag umieszczonych w numerze 7 szanownego czasopisma z dnia 31 marca b. r. pod napisem: »Co się stało ze składkami na fundacyę im. Kolosvarego?“ podpisana c. k. Dyrekcya oznajmia, że składki zebrane w kwocie K 3739·34 ulokowano na dniu 2 maja 1899 r. w kasie oszczędności miasta Krakowa na książeczkę wkładkową Nr. 186902.

Z utworzeniem fundacyi czyli wprowadzeniem jej w życie wstrzymuje się na razie utworzony w tym celu komitet aż do czasu wzrostu kapitału do tej wysokości, aby po opędzeniu kosztów i należytości skarbowej od utworzonej fundacyi przypadającej, odsetki z tego kapitału wystarczyć mogły na pokrycie kosztów umieszczenia w którejkolwiek bursie tut. okręgu dyrekcyjnego jednego z chłopców sierot po niższych funkcyonaryuszach kolejowych pozostałych, co w niedługim czasie będzie już mogło nastąpić. Upraszając o umieszczenie niniejszego wyjaśnienia, nadmienia się, iż twierdzenie korespondenta, jakoby składki na fundacyę tę były na kimkolwiek wymuszane, jest niezgodną z prawdą insynuacyą. C. k. dyrektor kolei państw. *Horoszkiewicz.*«

W piwiarni Johna w Krakowie odbywały się przez kilka dni jakieś niewinne pogawędki maszynistów. Stróżyński przechwalał się swą elokwencyą, grożąc, że »każdego w proch zetrze«, kto stanie z nim w zawody. Dziwna rzecz, że mimo swego daru oratorskiego, Stróżyńskiemu nie udało się jeszcze nikogo przekonać i oprócz Trzetrzewińskiego nikogo jeszcze nie zjednał dla swych »ideałów«, za które nawet stał się jezuickim »męczennikiem«, otrzymawszy kilka razy po pysku. Obdarzony jednak niezwykłym zasobem skromności, wypiera się uporczywie swego męczeństwa. Niestety żyją jeszcze świadkowie, którzy fakt ten ku wiecznej pamięci stwierdzili i których każdej chwili możemy cytować.

Trzeba jednak być sprawiedliwym i przyznać, że Stróżyński jest mowcą nadzwyczaj ekspresyjnym. Stróżyński jako »mowca« jest najpierw głupi, potem zły, zirytowany, szalony, wściekły i zdaje się, że lada chwila skoczy między słuchaczy i pocznie ich bić, kopać, tratować, kąsać i mordować. Taki stan duszy udziela się i jego słuchaczom i stąd pochodzi, że w końcu roznamiętniony tłum zabiera się do niego i wypoliczkowanego za drzwi wyrzuca.

Łajdactwa Hermana Pollaka nadkonduktora w Krakowie ocenione zostały następującym wyrokiem (w streszczeniu):

U III 2182/25/00 L. cz. 597/5/2. C. k. sąd apelacyjny wydał w dniu dzisiejszym pod przewodnictwem c. k. radcy Wawrauscha wskutek odwołania oskarżycieli prywatnych Józefa Fronca i Józefa Średniawskiego od wyroku c. k. sądu pow. w Krakowie, w asystencyi dra Heskiego po rozprawie głównej na dniu 22/4 1902 następujący wyrok: Trybunał apelacyjny uznaje winnym oskarżonego Hermana Pollaka przekroczenia obrazy czci z § 487 u. k. popełnionem przez to, że z końcem sierpnia 1900 w Krakowie przed Feliksem Piaseckim fałszywie obwinił Józefa Fronca i Józefa Średniawskiego o przekroczenie kradzieży pakunków do transportu nadanych, oraz, że to fałszywe obwinienie dnia 24 października 1900 na rozprawie w c. k. sądzie słuchany jako świadek powtórzył, za czyn ten skazanym zostaje oskarżony w myśl § 493 k. k. przy zastósowaniu §§ 266, 261 u. k. na 14 dni aresztu zamienionego na grzywnę 70 koron i ponoszenie kosztów postępowania karnego.

Faktem jest niepodlegającym żadnej wątpliwości, bo stwierdzonym protokółem z dnia 23/8 1900 przez c. k. dyrekcyę kolei, dalej zeznaniami Feliksa Piaseckiego oraz własnem przyznaniem oskarżonego, że oskarżony w ostatnich dniach sierpnia 1900 doniósł Feliksowi Piaseckiemu rzeczy opisane we wyroku pierwszego sędziego, oraz w protokóle przez dyrekcyę kolejową przedłożonym, które posądzają oskarżycieli prywatnych o usiłowaną kradzież, wskutek czego przeciw nim wdrożono dochodzenie. Oskarżony ofiarował się prowodzić dowód prawdy przez świadka Hermana Wolfa, od przesłuchania, którego atoli odstąpił. Ze wszystkiego wynika niewątpliwie, że oskarżony donosił Feliksowi Piaseckiemu nietylko o rzekomych faktach przez siebie spostrzeżonych, ale wprost obwinił oskarżycieli o usiłowaną kradzież, oskarżenie przeto oskarżycicli prywatnych stanowi istotę przekroczenia z § 487 u. k., a przeto oskarżony winien udowodnić prawdziwość swego twierdzenia, a przynajmniej swą dobrą wiarę. Że doniesienie było fałszywe i podane przez niego fakta nie zaszły, wynika z tego, że oskarżony nie udowodnił, a nawet nieuprawdopodobnił swego twierdzenia, a dowodu prawdy przez Hermana Wolfa zaniechał, nie ma zaś najmniejszej podstawy, aby oskarżonemu dawać więcej wiary, aniżeli oskarżycielom prywatnym, którzy przez swych przełożonych w korzystnem przedstawieni zostali świetle, a nadto oskarżony nie potrafił usprawiedliwić, dlaczego o rzekomych faktach długi czas nie donosił, nadto tłómaczył się, że nic donosił, albowiem nie dostrzegł, aby co brakowało. Tłómaczeń oskarżonego nie można żadną miarą uznać za dostateczne, tem bardziej, że tenże tak długi czas zwlekał z doniesieniem, co wskazuje, że wiedząc o nieprawdziwości swego donosu, nie miał odwagi z nim wystąpić, uczynił to dopiero spowodowany osobistemi pobudkami.

Przy wymiarze kary przyjęto jako okoliczność łagodzącą nienaganny dotąd żywot oskarżonego, z drugiej strony jako okoliczność obciążającą popełnienie ezynu karygodnego na dwóch osobach i powtarzanie czynu karygodnego, uwzględniono atoli rodzinę oskarżonego i jego stanowisko społeczne i zastósowano przeto tylko §§ 260 i 261 u. k. nakładając odpowiednią karę.

Kraków, dnia 22 kwietnia 1902. *Wawrausch.*

Komunikaty.

W myśl uchwały walnego zgromadzenia „Centrali“, z dniem 1-go lipca b. r. podnosi się wysokość dotychczasowych wkładek miesięcznych z 40 centów (80 halerzy) na 45 centów (90 halerzy), o czem wszystkich członków organizacyi uwiadamia podpisany sekretaryat.

Kraków w maju 1902 r. *Kurowski.*

Pragmatyka służbowa w polskim języku jest jeszcze do nabycia w nieznacznej liczbie egzemplarzy po cenie 60 centów (1·20 kor.), z przesyłką pocztową po 70 centów (1·40 kor.) za egzemplarz. Zamówienia i pieniądze należy przesyłać: Szczepan Kurowski, Kraków, Mikołajska l. 9.

Fotografie IV konferencyi kolejarzy w Stanisławowie są już gotowe. Wzywam szan. Towarzyszy, który na ten cel po 1 koronie złożyli, aby zechcieli nadesłać resztę i podali sposób, w jaki życzą sobie, aby fotografie wyekspedyowano. Dalsze egzemplarze fotografij są do nabycia po cenie 2 koron za sztukę. Listy adresować:

Romuald Ciecinski, Stanisławów, warsztat kolejowy.

Odpowiedzialny redaktor: **Bachowski Wiktor.** Wydawca: **Szczepan Kurowski.** Drukarnia Literacka w Krakowie, pod zarządem L. K. Górskiego.